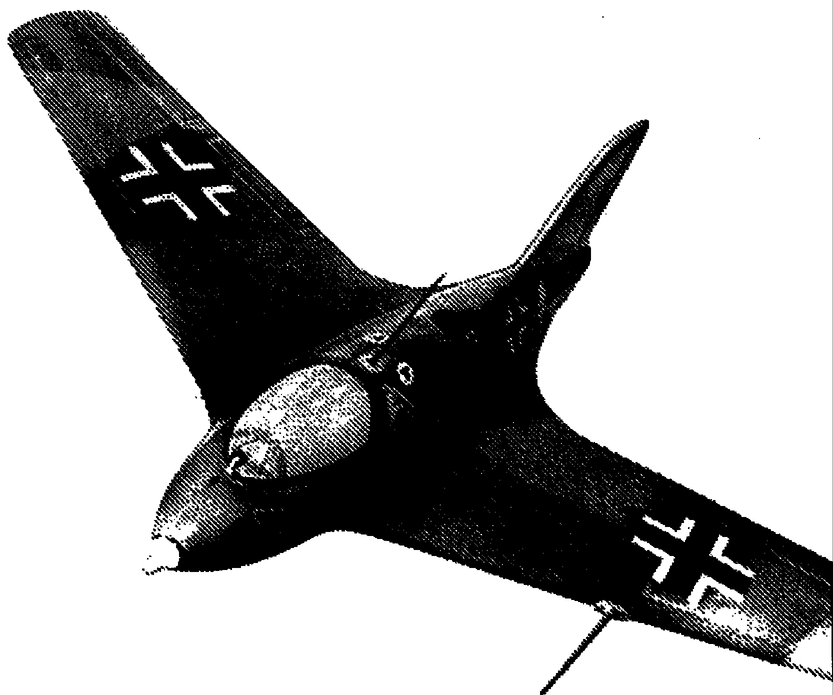
První a poslední

Adolf Galland



Ojedinělé
svědectví německého
stíhacího esa

Chci být letcem…

Poprvé jsem pilotoval letadlo v sedmnácti letech. Byl to kluzák. K tomuto okamžiku však vedla dlouhá cesta. Snad v žádném oboru neplatí slova, že bohové před úspěch postavili pot tak, jako právě v plachtění. I neúspěch stojí potoky potu. Protože má-li člověk po dlouhé, často mnohaleté práci v dílně konečně možnost pilotovat sám, představuje výsledek velkého úsilí v nejlepším případě pouhých pár sekund ve vzduchu. V nejhorším případě stroj havaruje. A nastává opět mnohatýdenní, někdy i mnohaměsíční namáhavá práce pilných a nesobeckých pomocníků, aby letoun mohl opět vzlétnout.

Bylo to deset let po skončení první světové války. Nejdříve bylo ve Versailles Německu motorové létání prakticky zakázáno. Nikdy jsem to dobře nechápal. Letadlo se bezesporu stalo válečným nástrojem. Vítěz tedy jeho používání poraženému zakázal. Po druhé světové válce byli vítězové ještě důslednější a nezakázali jen motorové, ale i bezmotorové létání. Nestala se ale i motorová vozidla v sestavě motorizovaných a tankových divizí mocným válečným nástrojem? Pak by přece museli zakázat i jízdu autem jako nebezpečnou činnost. A co pěchota, královna zbraní? Před skončením války se přece všichni odborníci všech národů shodli, že by moderní technická válka bez pěchoty nikdy nezvítězila. A pěchota se přece přemisťuje pěšky. Neměli se tedy Němci vzdát i chůze?

Byl to samozřejmě nesmysl. Když německému národu zakázali ve Versailles létat, bylo lidstvo ve vývojovém stádiu podmaňování třetího rozměru a pohybu v něm. Naplňoval se jako prastarý sen. Kdo mohl vážně předpokládat, že se tak mohutné hnutí zastaví na hranicích poraženého Německa? Kdo uvěřil, že se tak velký, technicky pokrokový a sportu oddaný národ nechá zákazem odradit? Nenechal. Motorové létání mu bylo odepřeno. Tak se tedy pokoušel o létání bez motoru, podobně jako v minulém století Lilienthal. Vzniklo plachtění. Brzy se stalo jednou z disciplín mezinárodního leteckého sportu s vlastními zákony a podněty. Cizina přijala tento sport s nadšením. A Německo, poražený stát, kterému bylo motorové létání versaillským diktátem odepřeno, získalo v tomto oboru velký náskok.

Tehdejší zákaz nebyl jen nesmyslný, ale i nebezpečný. Nebezpečný proto, že se mladý německý plachtařský sport vyvíjel v atmosféře národní poroby. Nad vším, co tehdejší mladí nadšení plachtaři podnikali, viselo jediné slovo: A přece! Spojenecké opatření všichni považovali za zvůli vítězů. A kdo tyto okovy

jednou s konečnou platností zlomí, může si být jist, že za ním půjde německé letecké mládí s nadšením v srdci.

Ale tak daleko to tehdy ještě nedošlo. Na počátku roku 1928 se v okolí mé rodné obce Westerholtu ve Vestfálsku objevili první plachtaři. Otec byl důchodním říšské hraběcí rodiny z Vesterhofu, jako všichni naši předkové, kteří v roce 1742 jako hugenoti uprchli z Francie do Německa. V roce 1942 to bylo již 200 let, co se bez přerušení tento úřad dědil v naší rodině z otce na syna.

K majetku, který otec spravoval, patřily i tak zvané Borkenberge. Byla to hnědočerveným porostem vřesu pokrytá a lehce zvlněná krajina východně od železničního spoje Haltern-Münster, na severním okraji Rúrské pánve. Z její těžkopádně krásné jednotvárnosti se zvedaly řetězy kopců a pahorků, po rozsáhlých lesních požárech zcela holé. Zde, mezi Waustbergem, Hrubou skálou a Steinbergem, rozbili plachtaři z Gelsenkirchenu svůj první tábor. Tam jsem poprvé viděl, jak kluzák, vymrštěný do vzduchu startovacím družstvem, lehce klouže vzduchem, jakoby bez tíže. To byl cíl, kterému jsem od té chvíle věnoval veškerou energii. Zúčastnil jsem se kursu, který uspořádal letecký spolek Gelsenkirchen společně s městskou průmyslovou školou. Účast byla podmíněna souhlasem rodičů a školy. Ti se obávali - a ne bezdůvodně - že tím utrpí můj školní prospěch. Podařilo se mi ale překonat pochyby rodičů i učitelů.

Konec týdne jsme pokaždé trávili v kopcích. Nejdříve nebylo ani pomyšlení na let s ptákem, postaveným s nekonečnými potížemi a za mnohých obětí. My mladí jsme se zabývali jen tím, že jsme po každém startu „bednu“ zase vytáhli na kopec, zadýchaní napjali startovací lana a závistivě pozorovali letící stroj se stále se zdokonalujícím odborným pohledem. Mimoto jsme neustále pracovali na zlepšení primitivního ubytování a příjezdových cest. K smrti unavený, ale šťastný, jsem v neděli večer padl do postele a měl jsem sotva čas si vzpomenout na zanedbávané školní úlohy.

A tak se stalo, že o velikonocích v roce 1927 jsem, podle krásného rčení, „nedosáhl cíle své třídy“. To bylo ovšem pěkné nadělení. Otevřeně řečeno, mnoho jsem si z toho nedělal. Ale otec, který nás čtyři bratry držel pevně na uzdě, nejevil nadšení z tohoto neúspěchu, zaviněného mými leteckými ambicemi. Jen vážný slib, že v budoucnu nebudu pro létání zanedbávat školu, mi umožnil v mé zálibě pokračovat.

Můj první start na Borkenbergenu byl zcela jasný případ. Když mě kamarádi, sedícího na prkénku nad lyží s řídící pákou mezi koleny, vymrštili do vzduchu, měl jsem srdce až v krku. Teoreticky jsem ovládal každý pohyb, ale jaké to bude teď v praxi?

Pozor... napnout... běžet... pustit.

Jako vystřelený šíp vyrazil stroj se mnou do vzduchu. Křečovitě jsem sevřel páku řízení. Ale ještě dříve, než jsem zažil nepoznaný pocit beztíže, padal stroj k zemi jako kámen. Určitě jsem musel příliš přitáhnout výškové kormidlo. Ozvala

se hrozná rána. Díky Bohu, zdálo se, že bedna zůstala celá. Přetrhlo se jen několik upínacích lan. Ale to již byl u mne instruktor. A dal mi pěkně „zahulit".

Příště to již bylo lepší. Ale ještě mnohokrát jsem dostal co proto. Svému učiteli Ismerovi, kterému jsme říkali „Dloubán" a který se později stal jedním z mých nejlepších přátel, jsem dodnes vděčný. Naučil jsem se u něho totiž létat čistě.

O Velikonocích roku 1931, právě po postupu do oktávy, jsem směl odjet na Rhijn. Zde na vysoké škole německého bezmotorového létání, kde Hirth, Grönhoff, Kronfeld a mnozí jiní experti předváděli své vzrušující výkony, jsem se měl zúčastnit kursu C. Zde jsem mohl nejen vidět obdivované mistry německého plachtaření, ale i sám létat na tehdejších výkonných větroních. Již čtvrtý den pobytu na Wasserkuppe jsem sám letěl se „Sokolem" vysoko nad cvičnou plochou, až mě - příliš brzy - po desetiminutovém letu světlice instruktora, obávajícího se o své svěřence, vyzvala k přistání.

Na podzim téhož roku jsem se na Wasserkuppe ještě jednou vrátil, abych se zúčastnil s několika kamarády z gelsenkirchenského leteckého spolku každoročních tradičních mezinárodních závodů větroňů na Rhönu. Domů jsme sice žádné vavříny nepřivezli, ale mně se na našem vysoce výkonném větroni Mayer II s rozpětím 20 m podařil krásný hodinový let. Tím jsem splnil podmínky k dosažení úředního průkazu pilota bezmotorových letadel. Vystavil mi jej po návratu vrchní prezident Vestfálska. Byl jsem tehdy třetí plachtař v mateřské provincii, který toto oprávnění vlastnil. Opravňovalo mě létat na všech typech větroňů i mimo cvičné prostory, tedy i k přeletům nad krajinou a městy a k vyhlídkovým letům na leteckých dnech. Stal jsem se také instruktorem a mohl jsem školit další plachtaře. Bylo mi tehdy 19 roků.

Prozatím jsem seděl sám ve školní lavici. Maturita se hrozivě blížila. Musel jsem se pořádně pustit do učení. K tomu jsem měl pohnutku, kterou nebylo možné podceňovat. Otec mi totiž slíbil vlastní větroň. Směl jsem si jej sám objednat v továrně podle vlastního výběru. To bylo splnění mého nejtoužebnějšího přání. Vybral jsem Grunau-Baby, která dodnes létá a staví se po celém světě. A zatímco ji ve Slezsku stavěli, snažili jsme se s westerholtskými leteckými nadšenci postavit podle vlastního návrhu transportní přívěs.

Vozidlo bylo hotové přesně v termínu. Stálo nás stovky pracovních hodin a každý fenik, který jsme ušetřili nebo jiným způsobem sehnali. Dodnes se obdivuji idealismu, který jsme tehdy projevili. Platí to především pro moje nezaměstnané pomocníky. Konečně bylo vše hotové. 15. února došla železnicí vytoužená Grunau-Baby. *Moje* Grunau-Baby. Nebol 11. a 12. února složilo na Hindenburgově gymnáziu maturitní zkoušku 24 kandidátů. Na maturitním vysvědčení, které mi slavnostně předal ředitel ústavu, bylo v rubrice „zvolené povolání" napsáno: „Galland se chce státi letcem".

Pomalu to začíná být vážné

Jednou před maturitou mě otec pozval na společnou procházku. To již dlouho neudělal. Dříve, jako mladý chlapec, jsem ho často doprovázel. Za jeho dozoru jsem v sedmi letech zastřelil prvního zajíce, a pak hned vykouřil první dýmku a nadělal si do kalhot. ,"Ten tak je možné vychovávat lovce," řekl můj otec.

Naše společná procházka měla tentokrát vážný důvod. Jakmile otec pozval své polodospělé syny na společnou procházku, pak měl většinou na srdci osobní osudové otázky. Tak to proběhlo i tentokrát. Docela bezprostředně se mě zeptal: „Řekni mi, chlapče, již jsi přemýšlel o tom, čím chceš být?" Pro mne to bylo celkem samozřejmé. A tak jsem při odpovědi nezaváhal ani na okamžik: „Letcem".

O otcově reakci jsem nepochyboval. Věděl jsem, že mým létáním není nadšený tak jako já. Nikdy mi sice žádné těžkostí nedělal, naopak mi stále pomáhal. Ale mou vášeň tak říkajíc mírnil rozumnými omezeními, aby tím netrpěly jiné úkoly, které on považoval za důležitější. Především jsem ale věděl, že o povolání letce nemá valné mínění. Možnosti, které se v tehdejším Německu profesionálním letcům nabízely, byly mizivé. Na několik míst pilotů Lufthansy čekalo mnoho tisíc zájemců. V tehdejších podmínkách patřilo létání v Německu mezi hladová řemesla.

Mimoto se otci zdálo povolání dopravního pilota podobné povolání řidiče taxíku nebo strojvůdce. Považoval je sice za čestná, ale ne za vhodný životní cíl pro svého syna. To mi také bez jakýchkoliv oklik řekl. Zdůraznil, že na mne nechce nijak naléhat. Mám si zvolit povolání, ke kterému se cítím opravdu povolán. Ale jeho povinností je upozornit mě na požadavky praktického života, do kterého již brzy vstoupím. Pokud mám chuť, mohu dál studovat. Naštěstí je schopný svým synům umožnit studium zvoleného povolání, ale jen jednoho.

„Pak mi prosím dovol, abych se stal letcem," rozhodl jsem se. A otec souhlasil. „Jestli sis to dobře rozmyslel, chlapče..." Od té doby. jsem k otci cítil

kromě synovské lásky i nejvyšší lidské uznání. Protože to, co jsem chtěl, se v tehdejších poměrech zdálo být skutečně trochu nerozumné a bez vyhlídek. Ale on. již určitě znal svého syna tak dobře, aby pochopil, že jeho vášeň pro létání není jen záliba, pomíjející opojení, ale že je od počátku svázána se silnou cílevědomostí.

Brzy nastala příležitost to také dokázat. K přijetí do školy dopravních pilotů v Braunschweigu se kromě mě přihlásilo ještě dalších 4000 uchazečů. Ve škole bylo ale místo jen pro dvacet z nás. V těchto nepřirozených počtech se

neodráželo jen letecké nadšení německé mládeže té doby, ale také strašná nezaměstnanost, která v roce 1932 dosáhla v Německu nejvyššího stupně. Šest miliónů nezaměstnaných zatěžovalo jako můra národní hospodářství. Obrovské fronty šedých ubohých postav se tlačily před městskými výdejnami podpor. Miliónům mladistvých se vůbec nepodařilo přejít ze školních lavic do zaměstnání. Většinou se stali obětí radikálních stran a doplňovali řady politických bojových svazů, které si v pouličních bitkách navzájem rozbíjely hlavy.

Do Braunschweigu jsem odcestoval se zcela rozpornými pocity. Přijímací zkoušky do školy pro dopravní letce měly trvat deset dní. Na těchto deseti dnech závisel celý můj příští život. Šance k přijetí byla 1:200. Jen jeden uchazeč ze dvou set, neboli 20 ze 4000 přicházelo v úvahu. Požadovaná měřítka tady byla neobyčejně přísná. Lufthansa si mohla dovolit provést přísný výběr. Na celých deset dní nás vzali podle všech pravidel do kleští a prošli jsme nespočetnými lékařskými a psychologickými prohlídkami a testy. Zkoušky z nejrůznějších oblastí byly mimořádně obtížné. Nakonec v nejtěžší zkoušce svého života obstálo jen 18 uchazečů. Patřil jsem mezi ně.

Přešťastný a plný radosti, ale i s vědomím odpovědnosti do budoucna, jsem se vrátil ještě jednou domů. Tady jsem chtěl uskutečnit svůj dlouhodobý plán, totiž založení westerholtské plachtařské skupiny v rámci Leteckého svazu. Pobídkou k tomuto plánu byla skutečnost, že jsem nádherným vytrvalostním letem na nové Grunau-Baby dokázal, že Borkenberge jsou ideálním plachtařským terénem. Vzbudil jsem pozornost veřejnosti. Místní tisk v celých sloupcích nadšeně popisoval úspěšný let. Získali jsme mnoho nadšených členů, starší „platící" a mladší „létající".

Jakmile došla má Grunau-Baby do Westerholtu, odjel jsem se svými přáteli na Borkenberge. Již první start mě pro nové letadlo nadchl, ačkoliv jsem létal jen několik minut. Druhý den se mi podařily lety v trvání sedmnácti a dvaadvaceti minut. To byla ta pravá Baby, na které jsem mohl překonat rekord Borkenberge! Znamenalo to létat déle než 46 minut. Záleželo jen na větru, padne-li rekord.

Prozatím nás nechával na holičkách. Ale pak, v sobotu 27. února 1932, vál ze severovýchodu, nádherný a silný. Byl hrozně studený. Ještě za tmy jsme „bednu" vyvlekli na Rauhen Hang, kterému jsme již dlouho říkali Kalvárie. Hustá sněhová chumelenice bránila jakémukoliv rozhledu. Chvěje se zimou připoutal jsem se, k řídící páce. Nyní se viditelnost trochu zlepšila. Dal jsem povel a vyřítil se do studené, mléčné polévky. Obličej, brýle a letadlo byly okamžitě obaleny sněhem. To nic, pokud vydrží vítr. Ale ten utichl. Grunau-Baby se skřípáním přistála na zamrzlém vřesovišti.

Mužstvo váhavě přicházelo: Žádný div, že v tomto počasí ztrácelo chuť. Rozzlobení, ale pomalu se zahřívající, vytáhli jsme těžkou Baby znovu na

kopec. V devět hodin vítr citelně zesílil. Připravil jsem se ke startu. Připoutal jsem se pečlivěji než jindy. „Nezůstaneš-li tam teď alespoň hodinu, nedostaneš v poledne ani hlt hrachové polévky," vyhrožoval mi jeden kolega z mužstva.

Je 9.05. Baby vzlétá do vzduchu. Zóna stoupavého proudění vzduchu byla úzká a krátká. Ale Baby dělá svou práci dobře, chvěje se ve stálých obrátkách a stoupá výš a výš. Jsem již sto metrů nad vrcholkem. Diváci dole na svahu tančí radostí. Létám již déle než půl hodiny. A stále ještě fouká ideální vítr ze severovýchodu.

Obrátka - ostře - ještě ostřeji na křídlo - a ke svahu. Do stoupavého proudění.

Pozor! Nad hřebenem je vítr velice silný. Tam táhne moje letadlo dolů velké sání. Chytá se, hrozně se třese, ale již opět stoupá.

Další obrátka. Bez ohledu na všechno hned zamířit ke svahu. 40 minut. Stopky klidně tikají. Dole mi dávají znamení. Vím to také: za sedm minut rekord padne. Jen vydržet.

46 - 47 - 48 minut. Hurá, starý rekord Borkenberge již nežije! Lámu tabulku čokolády a házím polovinu přátelům, kteří dole z nadšení provádějí bláznivé kousky.

Ve větru vznikají silné víry. Je s nimi těžká práce. Hodina. Hrachovou polévku mám jistou. Dole mávají šátky a přikrývkami.

Hodina a 30 - 40 - 50 minut - dvě hodiny. Mám již za sebou 320 obrátek. Lano řízení křidélek se tak zařízlo, že ovládání je stále namáhavější. Jestliže lanko vyskočí z některé z nespočetných kladek, je konec. S těžkým srdcem se rozhoduji přistát. Ještě jednou přelétávám docela nízko nad startem a volám na kamarády: „Jde se domů, přistávám!"

Pak lyže klouže po ještě stále promrzlé půdě. Stopky ukazují dvě hodiny, šest minut a pět sekund. Překonal jsem nejen místní, ale i severoněmecký rekord. Baby se výborně osvědčila a ukázalo se, že Borkenberge jsou vynikající plachtařský terén.

To byl úvod k ustavující schůzi naší westerholtské místní skupiny Leteckého svazu. Ve Westerholtu se sešlo mnoho prominentů a nadšených mladíků. Středem pozornosti se stal křest mého letadla. Dostalo jméno „Strolch" Tulák. Zaznělo mnoho krásných proslovů a volili jsme předsedu. Všechno jak se patří. Následoval tanec. Pro mne to bylo rozloučení s mládím. Za několik dní uplynulo druhé desetiletí od mého narození. Začínal opravdový život.

Z větroně na motorové letadlo

Na tuto dobu, vzdálenou více jak dvacet let, nemohu vzpomínat jinak než s tichým steskem. Ne proto, že potom následoval výcvik, válka, zhroucení a zajetí, diskriminace a nepřátelství, ale protože tehdy nás spaloval čistý oheň nesmírného nadšení. V té době bylo létání, vzato docela věcně a pouze z materiálního hlediska, trochu nesmyslné. Jako povolání přicházelo v úvahu jen pro mizivý zlomek mládeže. A na vojenské letectvo žádný z nás vážně nemyslel. Ceny, udělované při závodech, byly jen symbolické. Profesor Georgii, který dnes působí jako vědec v Argentině, to vyjádřil krásnými slovy, když jsem z jeho rukou přebíral první cenu při západoněmeckých plachtařských závodech v Borkenberge v roce 1933. Nepředával mi žádné bohatství a jak řekl, německá mládež nelétá pro peníze, ale protože ji k tomu nutí vnitřní poslání. Tento idealismus pomohl německým plachtařům k výkonům, uznávaným v celém světě.

Po materiální stránce jsme skutečně nemohli od létání nic čekat. Každý fenik, který jsme mohli někde ušetřit, jsme obětovali naší věci. V Německu plachtění nedostávalo, na rozdíl od jiných států, žádnou státní podporu. A plachtění je drahý sport. Stroje, příslušenství, transport k soutěžím, nájem letišť - to vše stojí mnoho peněz, přinejmenším měřeno příjmy těch, kteří tento sport pěstují. Nebyli to synové milionářů, kteří se sešli na hřbetech Rhönu, na pískových dunách Rossittenu nebo na vestfálských Borkenberge. V gelsenkirchenském spolku, kterého jsem byl původně členem, bylo jen 25 procent studentů. Ostatních 75 procent byli řemeslníci, dělníci nebo zřízenci a většina z nich byla bez zaměstnání. Sešli se tu kvůli velkému cíli, kterému obětovali všechen čas, síly i peníze. Ten cíl se jmenoval létání.

Tehdy, v oněch šťastných letech, byl náš idealismus nedotknutelný. Když jsem se se svými westerholtskými přáteli po křtu Tuláka rozloučil, tušil jsem, že je to nejhlubší zásah do mého života. Na Borkenberge, kde jsem vypotil tolik potu, poprvé zažil štěstí z létání, pocítil první zoufání nad neúspěchy a nedostatky, a dosáhl prvních úspěchů, jsem zanechával i pronikavé zážitky. Svou přímostí a intenzitou mi dodnes připomínají ztracený ráj.

V Braunschweigu nás přijali tvrdě. V praxi i v teorii od nás vyžadovali mnoho. Z plachtařství jsme si sice přinesli určité letecké základy, ale mezi plachtěním a motorovým létáním je podobný rozdíl jako mezi plachetnicí a motorovou lodí. Ještě v létě jsem složil první zkoušky a získal takzvaný průkaz B-1.

Nad námi žáky stále visel Damoklův meč propuštění. Kdo nevyhovoval požadavkům, mohl každým okamžikem očekávat, že ho pošlou s 50ti markami a vybavením na cestu domů. Tisíce jiných čekaly na příležitost nastoupit na uvolněné místo. A pro většinu z nás to v tehdejší špatné hospodářské situaci znamenalo nezaměstnanost.

Vzal jsem si k srdci první smůlu, když jsem trochu poškodil podvozek Albatrosu L 101. Kritický okamžik nastal, když jsem později vedl roj školních letadel Klemm a dva stroje se srazily. Jeden z pilotů musel vyskočit a druhému se jen s největší námahou podařilo doletět domů. Nastalo přísné vyšetřování. Vytýkali mi, že se neštěstí stalo při zaujímání formace, která nebyla výslovně nařízena. Měl jsem velké obavy. Můj služební postup, který se sice neobešel bez překážek, ale přece jen úspěšně pokračoval, se zdál být ohrožen. Abych v případě propuštění nezůstal na ulici, ucházel jsem se o přijetí k 18. pěšímu pluku v Paderbornu jako důstojnický čekatel. Také reichswehr mohl kladně vyřídit jen malý díl žádostí. Proto jsem vážně neuvažoval, že by z tohoto pokusu mohlo něco vzejít. Stále ještě jako posluchač školy dopravních pilotů jsem absolvoval požadované lékařské prohlídky a zkoušky. Tím jsem získal pocit, že jsem nic nepodcenil a nespoléhal se na jediné zaměstnání, které se nyní začalo jevit trochu nejistě.

Mezitím ale záležitost s Klemmy zarostla travou. Ulehčeně jsem si oddechl. Přihlášku k pěchotě jsem určitě nepodal z nadšení. Naopak, ničeho jsem si víc necenil, než osobní svobody, která ale v každé armádě podléhá určitým omezením.

Aby mi někdo špatně nerozuměl: později jsem se stal „s nadšením a láskou“ vojákem a důstojníkem, ale jen ve vysněném oboru letectví. To, co jsme označovali za komisní a čemu jsme v nedávné minulosti říkali pruský militarismus, jsem uznával jako tvrdou, leč nezbytnou nutnost, které jsem se také, pokud to bylo nutné, podřizoval. Jsem ale natolik čestný, abych se přiznal, že jsem to nikdy nedělal s nadšením, že jsem se komisnosti v nejvnitřnějším vědomí vzpíral. Nepovažoval jsem ji. za žádné štěstí, znamenala pro mne neúprosný dril. Chápal jsem ji také ovšem i jako část našeho německého osudu.

Proto mě také poněkud rozladilo, když jsem na podzim roku 1932 dostal úřední dopis, kde mi řízně po vojensku oznamovali, že má přihláška byla přijata. A mám se tehdy a tehdy hlásit tam a tam. S tímto povolávacím rozkazem jsem šel k veliteli školy, k pozdějšímu generálplukovníkovi a veliteli letecké armády Kellerovi, abych ho požádal o radu. Když jsem odcházel z jeho kanceláře, měl jsem uši rudé štěstím a radostí. Má letecká dráha byla zajištěna. Ujistil mě nejenom setrváním ve škole, ale dokonce další podporou a povýšením. Mohl jsem tedy 18. pěšímu pluku s lehkým srdcem rozkaz vrátit. Jak to tenkrát ještě bylo jednoduché! Na podzim 1932 jsem přešel k akrobatickému výcviku do Schleissheimu u Mnichova. Výkruty, přemety, lety na

zádech, pády, vývrtky - zde jsem vnikal do úplně jiných tajů letectví, které byly tehdejšímu plachtění úplně uzavřeny. Brzy nato jsme odešli k námořnickému a námořnímu leteckému výcviku do Warnemünde. Museli jsme se naučit rozeznávat návětrnou a závětrnou stranu lodi, naučit se mnoho suché teorie mokrého řemesla, což bylo obtížné, i když jsem později mnohé, hlavně z navigace, mohl dobře uplatnit. Přesto dodnes nerozeznám podle pásků na rukávě korvetního kapitána od fregatního a unikají mi ještě jiné trapné maličkostí. Byl jsem šťastný, když jsme to máchání ve vodě, ke které jsem necítil žádnou příchylnost, předčasně opustili.

Povolali mě zpět do Schleissheimu. Tam jsem se zúčastnil zvláštního kursu, jehož účel jsem pochopil teprve později. Nikdo nám, budoucím dopravním letcům, kteří jsme byli přiděleni k této skupině, předem nic neřekl a ani se nás nezeptal, souhlasíme-li. Určitě bychom byli souhlasili, protože jsme létali s výkonnými stroji a učili se úplně nové věci. Přesně vzato, byl to skutečný stíhací výcvik ve slétanosti, se vším, co k tomu patřilo. Chyběly jen zbraně. Pracovali jsme s nadšením. Mezi účastníky panovala pohoda, i když nás mladí, z reichswehru uvolnění důstojníci, kterých tu byla většina, nebrali tak docela vážně.

Mezitím se třetí říše stala skutečností. Cítili jsme, že v nynějším německém letectví nastane prudký rozmach. Protože Hitlerovým důvěrníkem a nejužším spolupracovníkem byl poslední velitel slavné stíhací eskadry „Richthofen“, řádem Pour le mérite vyznamenaný kapitán Göring.

Když 30. ledna 1933 říšský prezident Hindenburg jmenoval Hitlera říšským kancléřem a pověřil ho sestavením vlády, stal se Göring říšským komisařem letectví a převzal řízení a novou výstavbu německého letectví. S novým kursem tu byly i nové prostředky a vzestup nastal velmi brzy. Cíle, které jsme celá léta považovali za nedosažitelné, se uskutečňovaly tak říkajíc obratem ruky. Nevzpomínám si, že by se některý z mých přátel, známých nebo kamarádů vyslovil proti nastávajícímu vývoji. Já mlčel také.

S Göringem jsem se poprvé setkal na jaře roku 1933. Náš utajovaný výcvikový kurs byl pozván do Berlína a Göring nás přijal v Behrenstrasse. Krátce k nám promluvil. Byl jsem sice překvapen jeho značným „výtlakem vody“, ale první rozpačitý dojem zmizel, protože se tu rozhovořil nadšený letec.

Mluvil o těžkostech našeho dosavadního výcviku, řetězech, které ve Versailles spoutaly německé letectví a které nyní musíme zlomit. Výpomocný a přísně tajený výcvik německých pilotů v Rusku nyní skončí. Vůdce má mocného přítele v Mussolinim. Toto přátelství nespočívá jen ve stejných ideálech, ale má i svou praktickou hodnotu. Dává nám nyní příležitost zúčastnit se stíhacího výcviku v rámci italských jednotek, které dosáhly pod velením maršála Balba vysoké kvality. Záležitost je samozřejmě ta nejtajnější z tajných, musí probíhat v přísném utajení, aby nevznikly žádné mezinárodní zápletky jak

pro Itálii, tak pro Německo. Duceho země tehdy ještě patřila mezi dohodové státy. Stáli jsme jako oheň. Hned v červenci jsme zabalili kufry. Za naprostého utajení jsme odjeli vlakem přes Frankfurt do jižní Itálie. Jiná skupina měla svůj cíl v severní Itálii. Naše cestovní společnost byla od Brennerského průsmyku vydávána za skupinu z jižního Tyrolska, povolanou na cvičení.

V Bari nás z nádraží odvezly civilní autobusy, na kterých bylo snadné poznat jejich vojenský původ. Mířily do Grotaglie, na základnu vzducholodí z první světové války. Po zastávce v jednom odlehlém olivovém háji řidiči odmontovali civilní poznávací značky a nahradili je vojenskými. Pak spolu s našimi italskými průvodci, rovněž oblečenými v civilu, zmizeli. Zvláště si vzpomínám na malého hubeného muže se smolně černou bradkou podle Balbova vzoru. Za chvíli ~se vrátili. Změnili se v důstojníky Regia Aeronautica Italiana. Bradka se objevila jako plukovník a zároveň velitel základny i kursu.

V Grotaglii jsme se najedli, ubytovali a pak nás odvedli do skladu, kde nám vydali italskou leteckou výstroj a oblékli nás jako Duceho „avieri“. Byl to zvláštní pocit, stát náhle jako nováček před kasárnami a ještě k tomu v cizí zemi. Prolétlo mi hlavou, že toho jsem mohl mnohem snadněji dosáhnout u 18. pěšího pluku v Paderbornu.

Začali jsme maskování proklínat a nešetřili jsme tvrdými slovy, kterým, jak jsme doufali, budou naši italští cvičitelé rozumět právě tak málo, jako my jejich rozkazům. '

Pravděpodobně něco nevyšlo podle plánu. Zdálo se nám, že nás pokládají za letecké kojence a podle toho s námi jednali. Přitom jsme právě absolvovali kompletní letecký výcvik, který určitě nebyl špatný. Nás zajímaly jen nejmodernější stíhačky a výcvik ve střelbě. Co jsme měli dělat se školními stroji? Chtěli jsme létat na nejrychlejších stíhačkách na světě, o kterých hovořil Göring. Musel by ale celou záležitost s Balbem lépe dojednat.

Stav našeho leteckého výcviku se pomalu vyjasnil a tak jsme přešli k bojovému výcviku. Nácvik střelby jsme na rozdíl od italského pozemního personálu brali s humorem. Střílelo se na balón, který vypouštěl voják z konce zákopů na lanku. Číhali jsme a jakmile začal balón stoupat, ustřelovali jsme mu jej takřka z ruky. Střelecká četa při cvičení „jihotyrolčanů“ byla nejneoblíbenější službou pozemního personálu na základně Grotaglia.

Kurs jednoho dne skončil. Uzavřela jej čtrnáctidenní nákladná cesta, na které jsme poznali Neapol, Capri, Řím a Milán.

„Chcete se stát aktivním důstojníkem?"

Tato otázka visela ve vzduchu, když jsme se po italské mezihře opět na podzim 1933 vrátili do Braunschweigu. Přestože jsme byli vnitřně i na pohled naprostí civilové, stali se z nás skoro perfektně vycvičení stíhači. V německé zkumavce vše vřelo. A objevoval se v ní i první zárodek vznikající luftwaffe. Důstojníci reichswehru na dovolené pronikali do všech organizací civilního letectva. Ze všech koutů Německa se vynořovali Göringovi kamarádi a přátelé a spolupracovali s ním jako neškodní ministerští radové nebo ředitelé na výstavbě budoucího německého letectva.

Poté, co jsem složil v Braunschweigu poslední zkoušku, přešel jsem jako pilot-dobrovolník k Lufthanse. Nyní jsme létali dvakrát týdně s Junkersem G 24 nebo Rohrbach-Rolandem ze Stuttgartu do Bóblingenu přes Gent a Marseille do Barcelony a zpět. Dobře jsem poznal miliónové město u Středozemního moře, obklopené holými vrchy. Obdivoval jsem nádherné stavby gotiky a renesance, vyjel si horskou dráhou na Tibidado, odkud byl krásný pohled přes město daleko na moře, procházel jsem se po palmami porostlé Paso Cólon. Jindy jsem popíjel u stále se viklajícího a lepkavého mramorového stolku před jedním z nesčetných barů anýzovku nebo cervezu (pivo, které servírovali v tak malých skleničkách, že můj bavorský kamarád, zvyklý na mnichovské mázy, jen s politováním potřásal hlavou). Užíval jsem si všechnu tu krásu a velkolepost španělského života, která mě okouzlovala jak tehdy, tak později v průběhu španělské občanské války, nebo v Argentině, zámořské dcerce španělské „madre patria".

Počátkem roku 1934 jsem byl pozván znovu do Berlína, stejně jako civilní kamarádi z italského dobrodružství. A tam nám položili otázku: „Chcete se stát aktivním důstojníkem?" Pro mnohého z nás to nebylo lehké rozhodování. Většinou jsme měli jisté a dobře placené zaměstnání v letectví. Bylo nás něco přes 70 mužů a 43 z nás mělo před budovou stát zaparkovaný vlastní vůz. Znamenalo to vzdát se postavení a začínat úplně znovu. Jako nováček na vojně. Vojenský základní výcvik, pak válečná škola. Hořké pilulky budou později oslazeny započítáním letecké služby při udělování hodností. Vyhlídky v civilním letectví, to bylo jasné všem, budou u vznikající luftwaffe hrát vždy jen podřadnou roli.

15. února 1934 jsem vstoupil s dalšími 75 spolutrpiteli a s kufrem v ruce do brány hlavní strážnice granátnických kasáren v Drážďanech. Desátý pěší pluk nás převzal do své péče. Přijetí v žádném případě nebylo nepřátelské. Na rekruty jsme byli již skoro staří páni, se kterými nikdo nejednal hrubě. Ve 22

letech jsem tu byl druhý nejmladší. Někteří nosili jako známku občanského blahobytu před sebou bříško, o kterém naprosto pravdivě prohlašovali, že stálo hodně peněz.

To nám brzy zmizí, mínil jeden z vtipálků s významným pomrkáváním, když nás vedli do ubytoven v 5. poschodí. Nástupy probíhaly dole na dvoře. A to často - během celého dne. „Jako letci budete dobře snášet vzduch ve výškách," smáli se nám. Samozřejmě, že u armády, která převzala náš základní výcvik, panovala proti nám určitá zaujatost. A protože naše pohostinské vystupování u pěchoty bylo časově omezené, mnozí cvičitelé se nás snažili poněkud bezvýsledně v této krátké době co nejlépe vycvičit. Tvořili jsme v pluku zvláštní uzavřenou jednotku, které se žertovně říkalo „sportovní kurs".

Nemohu tvrdit, že bych se cítil příliš dobře ve cvilinkové uniformě a půllitrech. Již tehdy jsem měl zálibu v dobrých a pohodlných oblecích. Hadry, které nám poddůstojník ve skladu hodil, nebyly ani kvalitní, ani pohodlné. Zdvořile pronesené námitky byly odmítány tvrdě proneseným „kalhoty padnou". A v zásadě měl poddůstojník pravdu, že u nás, nastávajících vojáků, opravdu tak mnoho na pohodlí a eleganci nezáleží.

Tři měsíce nás podle všech pravidel „obrušovali". Všichni jsme jen lapali po dechu. Kdo chce jednou poroučet, musí se také naučit podřizovat. Pokud budou existovat vojáci, lhostejno ve které zemi, budou muset poslouchat a vykonávat rozkazy. A nástroj, který ve společnosti tvoří armáda, bude tak výkonný, jak budou vydané rozkazy rychle a správně provedeny a plněny. Kdo nechce vydávat rozkazy a poslouchat, neměl by být vojákem. Šťastný svět, jestliže to jednou dokáže!

Od konce první světové války se neustále a všude hovoří o odzbrojení. Jednou z velice mála zemí, kde bylo odzbrojení skutečně provedeno, bylo poražené Německo. Stálo se svou stotisícovou armádou uprostřed světa, který neodzbrojil. Hitler neustále předkládal návrhy na odzbrojení. Když byly odmítnuty, oznámil na podzim 1933 vystoupení Německa z odzbrojovací konference a ze Společnosti národů. Každý mohl očekávat, že se nyní pokusí vybudovat to, co bylo Německu dosud odpíráno, aniž by se světa příliš ptal. A to se také stalo. Začal s právem na armádu. V roce 1935 byla v Německu zavedena všeobecná branná povinnost.

Po ukončení čtvrtletního základního výcviku jsme přešli do pěchotní školy v Drážďanech. Zde se mimo pokračování pěchotního a všeobecného důstojnického výcviku školila i letecko-taktická příprava. Během ní nám nabídli žalostně málo, a to nejen z- dnešního hlediska. Taktické názory spočívaly výlučně na zkušenostech z první světové války, kdy letectvo bylo jen pomocnou zbraní pěchoty. Projevilo se tu obrovské vzduchoprázdno mezi roky 1918 a 1933.

Na podzim nás povýšili na důstojnické čekatele, brzy nato pak na vrchní důstojnické čekatele. Na cvičišti v Grafenwöhru jsme ještě jednou při velkém pěchotním cvičení zažili koncentrovanou radost i utrpení. Zvláště to druhé si pěšáci výborně vychutnali. Konečně jsme skončili. Byli jsme povýšeni na důstojníky. Patent poručíka jsem obdržel 1. 10. 1934. Hlučná oslava na rozloučenou, propuštění z armády. Adié, vy skokani po strništích! Měl jsem k vám velkou úctu. Ale nikdy jste mi nebyli tak milí, jako v okamžiku, kdy jsem se mohl vrátit k milovanému letectvu.

„Neschopen létání‟

Armáda nás propustila, ale letectvo, do kterého jsme měli přejít, ještě vůbec neexistovalo. V každém případě ne oficiálně. Tak nás opět zapojili do letectva civilního.

Mým prvním působištěm se stal Schleil3heim, kde z dřívější pobočky letecké dopravní školy vznikla první, ještě utajovaná škola pro stíhače německé luftwaffe. Od úplného začátku jsem se rozhodl pro profesi stíhač, která nejvíce odpovídala mým ambicím. Naše u armády poněkud otřesené letecké znalosti byly osvěženy a doplněny v modernizovaném leteckém kursu, který trval dva a půl měsíce. Současně u nás zjišťovali vlastnosti leteckého učitele, protože právě zde měl probíhat výcvik stále narůstajícího počtu mladých stíhačů.

To vzbudilo mou nedůvěru. Vyhlídka, že bych se celý život musel zlobit jako učitel s budoucími stíhači, mě vůbec nevábila. Mne to táhlo k prvním aktivním jednotkám, jejichž založení se již rýsovalo na všech stranách. r

A také se mi podařilo dokázat, že k učitelování nemám sklony.

V únoru 1935 nastalo vzrušení. Svou návštěvu ohlásil Göring. Všechno báječně vyšlo. Nakonec k nám v zámku Mittenheim pronesl řeč. Nastínil nám zpětný pohled na vývoj německého letectví v posledních dvou letech. Za tuto krátkou dobu bylo vykonáno neuvěřitelně mnoho. Takřka z ničeho tu náhle stál - sice ještě zahalený - ale velkoryse položený základní kámen německé luftwaffe. Na tomto základě brzy vyroste impozantní budova. Göring zdůraznil, že část utajování brzy skončí.

Přivezl také vzor nové uniformy, kterou budeme brzy nosit. Rytmistr Bolle ze staré Richthofenovy eskadry tu působil jako vojenský manekýn. Poprvé v dějinách německé branné moci se má k uniformě nosit límeček a kravata. To působilo senzačním dojmem. A u armády jsme měli okamžitě přezdívku: kravatoví vojáci.

V březnu 1935 utajování skončilo. Luftwaffe se objevila jako odhalený pomník před očima udivené světové veřejnosti. Přirozeně již několikrát předtím měla možnost nahlédnout pod závěs, ale přesto bylo překvapení obrovské. Již při vystoupení Německa ze Společnosti národů byla reakce v zahraničí velká, ale my jsme si toho příliš nevšímali.

Můj vytrvale sledovaný cíl, být přeložen do nově se tvořící stíhací jednotky, se mi splnil v dubnu 1935. V prostoru Berlína vznikal první svaz nové luftwaffe - stíhací eskadra Richthofen, která na rozdíl od stejně pojmenované eskadry číslo 1 z první světové války měla číslo 2. První grupa byla umístěna v Döberitzu u Berlína. Tam jsem byl přeložen.

Okamžitě jsme začali s výstavbou II. grupy, která byla umístěna v Jüterbog - Dammu. Čekalo nás tam mnoho práce. Všechno bylo teprve na počátku.

Ubytování, ulice a parky byly hotové jen napůl. K naší velké radosti jsme dostali první exempláře nového Heinkelu He 51, zatímco I. grupa v Döberitzu létala ještě na starším Aradu Ar 65.

Navštívilo nás mnoho vysokých pánů. Zcela vážně se snažili získat opět spojení s aktivním létáním, i když většina z nich neměla již patnáct let řídící páku v ruce. Göring byl v tomto ohledu neúprosný a vyžadoval, aby i jeho generálové a štábní důstojníci nejen úřadovali za psacím stolem, ale také létali.

S obzvláštní radostí jsem se v Jüterbog-Dammu zabýval leteckou akrobacií. Velitel mi povolil intenzívně trénovat na letecké dny a soutěže. Upravil jsem si Focke Wulfa „Stieglitze“ zvláštním karburátorem pro lety na zádech, na kterém jsem trénoval svůj program „přízemní akrobat“. Skutečně jsem létal velmi nízko. Při těchto tréníncích se vždy našla řada diváků a věci znalých kritiků.

Takové to bylo i onoho krásného jitra v říjnu 1935. Dal jsem si u „Stieglitze“ vyměnit výškové kormidlo, abych zlepšil jeho vlastnosti při letu na zádech a snáze přecházel do vývrtky. Šlo to nádherně. Prováděl jsem vývrtku z výšky, která vždy stačila na to, abych po třech otočkách stroj ještě nad zemí vyrovnal. Tentokrát „Stieglitz“ točil tak rychle a příkře, že jsem měl již po dvou otočkách obavy, mám-li se odvážit ještě třetí. Na mou snahu vývrtku vybrat reagoval stroj neobyčejně tupě. Sice jsem letadlo vyrovnal, ale zem byla pojednou o nějakých sto metrů blíž. Náraz.

Osterkamp, který stál mezi odbornou diváckou porotou, běžel okamžitě s ostatními ke mně na místo dopadu. Přitom musel přelézt vysoký plot z ostnatého drátu, na kterém zůstal za kalhoty viset. Rozmrzelý touto nešikovností přemýšlel, jak mi později se smíchem vyprávěl, že každá pomoc přijde již stejně pozdě a že by tedy bylo lepší nejprve se postarat o zničené kalhoty.

Ale tak špatně jsem na tom ještě nebyl. Vytáhli mě z úplně zničeného stroje, kde jsem zůstal hlavou zaklíněný v přístrojové desce. Za svůj život vděčím snad jen náhodě, že v jüterbogské nemocnici, kam mě okamžitě dopravili, byly právě na vojenském cvičení dvě známé berlínské kapacity. Starali se tam o mne s dojemnou péčí.

Po tříměsíčním pobytu v nemocnici se mnohé lebeční zlomeniny poměrně dobře zahojily. Obličej byl ovšem tak změněný, že mě staří přátelé sotva poznávali. Nos po roztříštění kosti dostal úplně jiný, rozpláclý tvar. Starosti mi dělalo zvláště levé oko, jehož ostrost vidění po zranění střepinami skla byla značně snížená. Podle toho také dopadl nález lékařské komise při propuštění z nemocnice: „Létání neschopen“. Podle mínění vrchního štábního lékaře jsem z toho vyšel zatraceně dobře a mám být rád, že mohu létání pověsit na hřebík.

Zde musím s vděčnosti vzpomenout svého velitele. Dovedl si představit, co takové rozhodnutí pro vášnivého letce znamená. Mlčky pohřbil nález v hoře jiných dokumentů. Opět jsem létala byl jsem šťastný.

Mezitím luftwaffe rostla podle přírodního zákona o dělení buněk. Z grupy v Döberitzu se vyčlenila jednotka v Jüterbog-Dammu. Ta opět na jaře 1936 postavila grupu v Bernburgu, ze které později povstala grupa v Aiblingu. Stal jsem se technickým důstojníkem v Bernburgu a k tomu zpočátku ještě správcem letiště, což byla velká a odpovědná práce. Na výstavbu a provoz technického zařízení byl k dispozici rozpočet mnoha miliónů marek.

O rok později, skoro přesně na den po havárii, jsem po opravě zalétával Arado Ar 68. Po jedné straně bernburgského letiště vedla silnice, kolem níž byly vysázeny ovocné stromy. Při zakládání letiště s typicky německou důkladností vypočítali, že v budoucích dvaceti až třiceti letech stromy podstatně vyrostou. Aby tedy označili překážku, postavili tam stožáry pro osvětlení, které ji mělo osvětlovat. Sloupy byly ovšem asi dvakrát tak vysoké nežli stromy. Jeden z těch stožárů se mi stal osudným. Když jsem nalétával na přistání, motor žalostně zakašlal. Oslněn sluncem jsem prostě ten zatracený sloup neviděl. K osvětlení určená překážka mě srazila na zem. Jedno křídlo se hladce utrhlo, zbytek letadla se roztříštil. Opět to byla hlava, která to odnesla nejvíc. Byl jsem ale beznadějně pohřben v troskách. Přes obličej mi tekla teplá krev. Když ke mně přiběhli první pomocníci, aby se podívali na to nadělení, zaslechl jsem, jak jeden z nich říká: „Člověče, tomu přece vytéká z lebky mozek."

Nato jsem opět ztratil vědomí.

Naštěstí to nebyla pravda. Přes hlavu mi přejel ostrý drát a odřízl mi přilbu a pěkný kus kůže z temene. Tentokrát jsem se z toho dostal s otřesem mozku, několika řeznými ranami v obličeji a na hlavě, nalomenou holenní kostí a několika odřeninami.

Horší situace ale nastala později v nemocnici, kde jsem musel strávit několik týdnů. Vyžádali si tam mé osobní papíry a z nich zjistili, že sotva před rokem jsem měl těžkou havárii, po které jsem byl pro sníženou ostrost zraku uznán neschopným létat. Můj velitel dostal dodatečně vynadáno. Divili se, jak mohl pustit do letadla někoho, kdo pořádně nevidí. Trestuhodná lehkomyslnost. Přísné vyšetřování případu. Možná dokonce válečný soud. Zdálo se, že nastal s definitivní platností konec mé letecké kariéry.

Já se ale pevně rozhodl, že se všemi silami pokusím osud změnit. Našel jsem plné pochopení u představených, kamarádů, ochotných pomoci a nerozpakoval jsem se sáhnout i k válečné lsti. Především jsem tvrdil, že ostrost mého zraku je v úplném pořádku a že tehdejší malá porucha je již dávno vyléčena. „To nám ukáže prohlídka," odpovídali mi hrozivě.

Trapná generální zkouška se měla konat v Magdeburku. Srdce a nervy byly v pořádku, to jsem věděl. V pořádku ale nebylo mé levé oko, to jsem věděl také. Zde byl zádrhel, který jsem musel obejít. V rohovce byly střepiny skla, které jsem nemohl zalhat, ani odstranit kouzelnickým trikem. Musel jsem prostě dokázat, že přesto vidím výborně.

Při prohlídce vše probíhalo k úplné spokojenosti. Jen mé levé oko neuniklo pečlivým pohledům lékařů. Bez jakékoliv pochybnosti zjistili poranění. Nyní byla na řadě obvyklá zkouška zraku. Zavázali mi zdravé pravé oko. Musel jsem číst z tabule řady písmen a čísel. První řady byly snadné. U dalších jsem trochu zpomalil. přečetl jsem je ale správně. Přečetl jsem i poslední řádek. Ještě jednou, rozkázal vrchní štábní lékař, a od konce. I to bylo v pořádku. „Hm," divil se muž, na kterém závisel celý můj příští život. „Nedělá vám to žádné potíže?"

„Žádné potíže, pane vrchní štábní lékaři."

Po několikatýdenní námaze jsem se celou tabuli, kterou mi tajně obstaral jeden přítel, naučil od začátku do konce a obráceně nazpaměť.

Legie Condor volá

Evropský požár, který později zachvátil celý svět, začal nejdříve doutnat na jihozápadě kontinentu. Moskva, která si nepřestávala přihřívat polévku světové revoluce na ohni politické a sociální nespokojenosti, požár rozdmychávala a Španělsko stálo brzy v jediném ohni. V červenci 1936 vzplanula španělská občanská válka.

Na přelomu let 1936-1937 se v luftwaffe proslýchaly první zvěsti o Legii Condor. Nikdo z nás nevěděl, že ve Španělsku má toto jméno jednotka německých dobrovolníků. O síle a způsobu nasazení nevěděl nikdo nic. Bylo jen nápadné, že některý kamarád náhle beze stopy zmizel, aniž by nám prozradil něco o přeložení nebo odvolání. A asi tak po půl roce se opět objevil, opálený do hněda a v dobré náladě, koupil si nové auto a nejdůvěrnějším přátelům vyprávěl pod slibem naprosté mlčenlivosti věci o Španělsku, kde byl pozdější světový konflikt procvičován jako na pískovišti.

A tak jsem se jednoho dne ocitl v Berlíně u „zvláštního štábu W“. To bylo krycí označení náborového a doplňovacího štábu Legie Condor v Berlíně. Pokud s námi chtěli naši rodinní příslušníci zůstat ve spojení, museli psát „Maxi Winklerovi“. A naše dopisy, které jsme psali ze Španělska domů, šly služební cestou do berlínské centrály, kde je zastrčili do nenápadné obálky, nalepili na ně německé známky a odeslali na žádané adresy. Na zadní straně byla zpáteční adresa: Max Winkler, Berlín SW 68.

„Max Winkler“ vybavil tedy i nás civilními obleky, průkazy a penězi a poslal nás do Döberitzu kde se shromaždoval další transport dobrovolníků. Okolo 370 vojáků se velice rychle změnilo ve škaredé stádo civilistů. Představovali jsme cestovní společnost KdF[1/]. Náš parník KdF byl zpuchřelý starý člun o výtlaku 3000 tun, který jezdil jako správný „prodavač duší“ pod často zneužívanou panamskou vlajkou. Než nás vzal na palubu, pašoval do Španělska zbraně a letadla ze Sovětského svazu a z Československa a při tomto obchodu byl Frankovým válečným námořnictvem polapen a zabaven.

Loď byla téměř v neuvěřitelném stavu. Ubytovací prostory byly zřízeny v bývalém skladišti a byly otřesně primitivní. Místo zbraní a leteckých motorů pro rudé se sem nyní naloďovali němečtí dobrovolníci pro Franka. Vinu na těchto příšerných podmínkách mělo utajování, protože transport nemohl odjet do Španělska oficiálně, ale byl více či méně v rukou podloudných obchodníků se zbraněmi. Kdyby naši loď opět někdo zabavil, nebo dobře mířeným torpédem

poslal ke dnu, asi by to jejím snaživým majitelům nevadilo, protože si určitě toto riziko zakalkulovali.

9. května 1937 jsme dopluli do přístavu El Fenol na severozápadním výběžku Španělska. Byli jsme ohromně šťastní, že máme pod nohama opět pevnou zem. Upřímně řečeno, chuť na takové utajované vojenské podniky mě ale přešla.

Legie Condor, jejímž velitelem byl tehdy Sperrle, se ve skutečnosti skládala z grupy bombardérů, grupy stíhačů a zesílené letky průzkumných letadel (názvy: K 88, J 88 a A 88). K tomu patřily také tři protiletadlové pluky, g£ jednotky leteckého zpravodajství a zvláštní oddíl armády a válečného loďstva. Měli jsme uniformy velmi podobné španělským - hnědoolivové barvy a španělské označení hodnosti - pásky a hvězdy na saku a čepici. Němečtí dobrovolníci byli do Legie Condor zařazováni v hodnosti o stupeň vyšší, než měli doma.

Jako německý nadporučík jsem nosil tři hvězdy španělského kapitána.

Stíhací grupa, ke které jsem byl přidělen, byla tehdy umístěna na severní frontě ve Vitorii. Měla za úkol podporovat Frankovu jarní ofenzívu proti baskickému pobřeží mezi San Sebastianem a Gijónem, které bylo v rukou rudých. Obsazení tohoto území, kde byly jediné uhelné doly a naleziště železné rudy ve Španělsku, bylo rozhodující pro vývoj občanské války. 0 toto území sváděly obě strany rozhořčený boj.

Po dlouhé a namáhavé cestě vlakem přes celý severní cíp Španělska jsem odjel na místo určení. Určitě jsem se netvářil nadšeně, když jsem po ohlášení veliteli grupy dostal za úkol převzít velení štábní roty.

Ta byla ubytována daleko od jednotky, až v Avile, středověkém městě na kastilské vysočině, západně od Madridu. Mělo to ale tu výhodu, že jsem byl svým vlastním pánem. Avila je obklopena kolem dokola mocnou hradbou s osmdesáti šesti mohutnými střeleckými věžemi, za kterou se tísní úzké uličky, stinná náměstí s kašnami pod vysokými palmami, kostely, kláštery a paláce v maurském stylu. Tato cizokrajná, krásná atmosféra nabízela malebné pozadí pro nesčetné motivy k fotografování: vysokým hřebenem a krajkovou mantilou ozdobená kráska s ohnivýma očima, trpělivý malý oslic nesoucí obrovské břemeno, nebo Moro, ukazující v úsměvu sněhobílé zuby s fezem a roztrhanými kalhotami.

Úkolem štábní roty bylo přebírat z Německa dovezené díly letadel, sestavovat je a zalétávat, opatřovat přístroje a náhradní díly i opravovat vozidla. Bombardovací letky byly původně vyzbrojeny Ju 52, stíhací He 51. Právě v té době byly 1. a 2. letka přezbrojovány na Me 109, který dokázal s převahou zvítězit nad silnou mezinárodní konkurencí na curyšském leteckém mítinku. V dalším průběhu občanské války byly mimo bombardovací Ju 52 nasazeny i He 111 a Do 17.

Technický provoz štábní roty mě sice neuspokojoval, ale v žádném případě nebyl vyčerpávající. Ve volném čase jsem často jezdil do pohádkově krásného, asi 60 kilometrů vzdáleného horského hotelu „Parador de Gredos“, odkud byl nádherný výhled na sněhem pokryté vrcholky Sierras, byli tam říční pstruzi a vynikající víno. Odtud jsem také podnikal lovecké výpravy. Když jsem se dobrovolně hlásil do Španělska, samozřejmě jsem předpokládal, že budu střílet i na něco jiného, než na kamzíky.

Hloubkovým letcem proti rudým

V prvních červnových dnech 1937 prorazily vynikající navarrské brigády generála Franka „ocelový kruh kolem Bilbaa“. Na tomto úspěchu se významně podílela i Legie Condor. Bilbao padlo 16. června. Pro *rojos3~* se situace stala nebezpečnou. Kdyby se Frankovi podařilo rozvinout své postavení na biskajském pobřeží, uvolnil by si tím záda a mohl se celou silou obrátit proti Madridu a Barceloně. Pokud byla tato města a větší část země v rukou nepřítele, nemohl Franko počítat s politickým uznáním ciziny. Tady na severu Španělska šlo o hodně.

Proto se generál Miaja, vrchní velitel rudé madridské fronty, rozhodl k protiofenzívě vedené silnými jednotkami. U Brunete se republikánům podařil operační průlom, do kterého okamžitě nasadili značné posily. Situace byla kritická. Pro mne to znamenalo velkou šanci v této válce. Jako tak často, když to na nacionální straně hořelo, musela ve Frankův prospěch zasáhnout jako hasiči Legie Condor. Svazy se přemístily do Villy del Prado v blízkostí průlomu, aby nacionalistům zajišťovaly převahu ve vzduchu. Toto bojové letiště bylo vzdáleno asi 60 kilometrů od Avily. Nyní jsem to byl já, komu služba a čas dovolovaly zúčastnit se bojů. Své první bojové lety jsem odlétal s letkou nadporučíka Hardera.

Rudí do průlomu umístili neobvyklé množství protiletadlového dělostřelectva. Pomalé a těžkopádné bombardéry Ju 52 mohly být nasazeny do plánovaného velkého náletu jen s vědomím, že utrpí značné ztráty. Proto dostal Harder rozkaz, aby těsně před a během bombardování mohutným nasazením He 51 postřeloval v nízkém letu nepřátelská protiletadlová stanoviště. Letěl jsem s ním. Byl to pro mne divoký bojový křest. Padl výborný pilot poručík Reuter. Naše stroje byly zásahy poškozeny, ale cestu pro Ju 52 jsme uvolnili. A když bombardéry zaútočily, snažily se nacionální jednotky okamžitě znovu dobýt nepřátelská postavení. Nepřátelská ofenzíva se pomalu zhroutila. Franko se mohl opět věnovat útoku na severu. Stíhací jednotky Legie Condor se mohly vrátit na severní frontu do Herera di Pisuerga, městečka blízko fronty, 100 kilometrů jihozápadně od Santanderu.

Od chvíle, kdy jsem, poprvé vzlétl do boje, nemohlo mě už nic udržet u klidné práce v Avile. Přirozeně jsem měl obavy, že by válka mohla skončit dříve, než bych se dostatečně nadýchal střelného prachu. Ale toto nebezpečí mi už nehrozilo. Střety byly tvrdé a dlouhodobé. Prostředky vedení války, utváření krajiny a mentalita Španělů způsobily, že různé ofenzívy, stejně jako menší boje, byly neustále přerušovány delšími přestávkami. Nebylo pochyb, že válka bude trvat dlouho. Ale nás, německé dobrovolníky, zpravidla po šesti až deseti měsících vyměňovali. A z této doby mi již brzy uplyne polovina.

Konečně mělo mé neustálé snažení úspěch: převzal jsem velení 3. stíhací letky, Byla to letka „Micky-Maus“, nazvaná tak podle svého znaku. Obě další letky grupy, vedené nadporučíky Liitzowem a Schlichtingem, byly označeny čápem marabu a cylindrem. Podle situace a úkolu byly stroje letky používány bud jako stíhačky, nebo jako bitevní letadla pro potírání pozemních hnízd odporu, jak to bylo obvyklé v první světové válce. Přesné dělení mezi stíhačkami a bitevními letadly vzniklo vlastně až později, podle zkušeností z dalšího průběhu občanské války. A toto rozdělení nastalo ve chvíli, kdy jsem převzal velení 3. letky. Staré He 51 zůstaly jen u mojí letky, zatím co další dvě byly přezbrojeny Me 109. Jejich přednostním úkolem bylo ničení curtissů a rat, které se tu objevily ve velkém počtu, dále prováděly doprovod bombardérů a volné stíhání. Me 109 byly jednoznačně výkonnější a dosáhly velkých úspěchů. Nejvyšší počet sestřelů tehdy zaznamenal nadporučík Harder. Později ho překonal Mölders.

Naproti tomu He 51 byl jasně výkonnostně slabší, jak v rychlosti a výzbroji, tak ve stoupavosti a obratnosti, tedy skoro ve všech parametrech, podle nichž se hodnotí stíhačky. Museli jsme se tedy podle možnosti soubojům vyhýbat a věnovat se výlučně pozemním cílům. Z leteckého hlediska to bylo politováníhodné. Letecký boj je pro stíhače nejvyšším osvědčením jeho schopností a umění.Říkali jsme si cynicky „úzkorozchodní stíhači“. A při plnění bojových úkolů jsme si často trochu připadali jako pytláci, kteří své zbraně nenosí oprávněně.

Přesto jsme se vždy nedokázali vyhnout soubojům s curtissy a ratami. To bývala vždy nejistá záležitost. V bezprostřední blízkosti tehdy ještě rudého letiště Llanes jsme zaútočili na kolonu. Z letiště proti nám odstartovaly curtissy, které jsme zpozorovali příliš pozdě. Podařilo se jim můj houf úplně rozprášit. Místo osvědčeného obranného kruhu se všichni pokoušeli uletět průsmyky a údolími asturijské náhorní vrchoviny. A zatímco mně samotnému visely „za kalhotami“ dva curtissy, viděl jsem, jak z jednoho kopce stoupá vzhůru černý mrak po dopadu stroje na zem.

Měl jsem chuť vraždit, když se letka vrátila na letiště. Samozřejmě, že se nevrátili všichni. Shromáždil jsem piloty, abych je zpražil podle všech pravidel. Když jsem se nejlépe rozjel, přistával jeden z pohřešovaných, poručík Neumann. Jeho návratem jsem se nedal rušit. Jakmile se přihlásil o slovo: „Prosím, abych směl podat hlášení“ - rozzuřil jsem se ještě víc: „Bylo to hrozné svinstvo, které se již nesmí nikdy opakovat.“ Poručík Neumann se opět neúspěšně hlásil. Až když jsem se konečně uklidnil, dostal konečně slovo. Krátce vojensky ohlásil, že sestřelil jednoho curtisse. Oheň po dopadu uprostřed letiště Llanes. Byl to ten, který jsem viděl a považoval jej za vlastní ztracený stroj. Sestřel byl bez námitek potvrzen.

Nacionální pěchotě jsme my bitevní letci poskytovali odlehčení a podporu a podle toho jsme také byli u nich oblíbeni. „Cadena“ - roje, nebo „trabadadores“ - dělníci, jak nám říkali, měli za úkol podporovat pěchotu v útoku, bránit pohybům za nepřátelskými zákopy, zabraňovat přísunu záloh a v zárodku ničit protiútoky. Němečtí hloubkoví letci se stali neoddělitelnou součástí každé nacionální operace.

Rudí neměli nic, co by mohli nasadit proti bitevním letadlům Legie. Rudá t~ 3 armáda se samozřejmě poučila ze španělských zkušeností a postavila množství bitevních letadel, o kterých hovořil každý účastník východního tažení ve druhé světové válce velice vážně. Rudé protiletadlové dělostřelectvo nemělo žádný význam, pokud nepočítáme velká soustředění u Brunete a Teruelu. Teprve krátce před koncem občanské války byla provedena důraznější opatření, aby dělostřelectvo a stíhačky energičtěji bojovaly proti našim zničujícím přízemním útokům.

Naše výzbroj a zbraně byly tehdy poměrně primitivní. Zásadně se létalo bez rádia. To jsme považovali za zbytečný luxus, protože nefungovalo spolehlivě. Létali jsme na dohled a dorozumívali jsme se znameními. Náš He 51 nesl v trupu šest desetikilových bombiček. Byl vyzbrojen dvěma kulomety, které ještě nebyly, jak se až později stalo pravidlem, nabíjeny a odpalovány elektromechanicky jednoduchým stisknutím knoflíku, ale skoro po každé dávce jsme je museli znovu ručně nabíjet. Přitom jsme si často odřeli v úzkém a neuvěřitelně horkém pilotním sedadle o nějakou překážku nohy do krve. Také jsme se značně potili. Proto jsme v horkých dnech létali jen v plavkách a po návratu z bojového letu jsme se zpocení, zašpinění olejem a zčernalí střelným prachem velice podobali horníkům.

25. srpna, po dlouhých a tvrdých bojích, ve kterých se obzvlášť vyznamenala IV. a V. navarrská brigáda, padl Santander. My jsme se přemístili na letiště Llanes. Bylo to nejvtipněji umístěné letiště, ze kterého jsem kdy startoval. Rozkládalo se na tabulové hoře, jejíž severní strana příkře spadala do Tmavomodrých vod Biskajského zálivu. Také tři další strany nebyly o mnoho méně příkré. Vypadalo to, jako kdybychom startovali ze střechy obrovského mrakodrapu, postaveného na pobřeží. Aby se zabránilo vyjetí z malého startovacího prostoru, natáhli kolem celého letiště, jako kolem obrovského tenisového hřiště, drátěný plot.

Nehledě k bizarní kráse letiště, z jehož jednoho konce bylo vidět daleko do Biskajského zálivu a z druhého konce do drsných Asturijských hor až ke sněhem pokrytému vrcholu Picos de Europa, nabízelo Llanes výhodu bezprostřední blízkostí fronty. Létali jsme odtud až sedm letů denně. Tankovat jsme museli teprve při každém druhém letu, takže jsme v nouzových situacích a při nedostatku času doplňovali munici s běžícími motory.

Navzdory zoufalé a koncentrované obraně, navarrské jednotky obsazovaly jedno nepřátelské postavení za druhým. A 21. října padl Gijón, poslední rudá bašta na severu. Španělské „Porúří“ bylo nyní ve Frankových rukou. Z jednapadesáti španělských provinčních měst jich nyní ovládal pětatřicet.

Po pádu Gijónu nastala obvyklá bojová přestávka. Jihozápadně od Madridu byl zahájen nový nástup. Ještě před zahájením se nepřítel pevně zachytil u Teruelu na aragonské frontě. Jak se zdálo, byly v těchto týdnech svazy Legie Condor trochu bezmyšlenkovitě a bezplánovitě přemísťovány sem a tam. Neustále nově budované ubytovny znamenaly velkou ztrátu času, práce a přinášely i nepohodlí. Tak jsme připadli na myšlenku zařídit si jako stálou ubytovnu vlak. Pomoci musela celá letka. Stavělo se a tesalo, malovalo a čistilo, obstarávalo a organizovalo. A jednoho dne jsme se nastěhovali do našich dvanácti vagónů všichni piloti, mechanici, strážní a celý pozemní personál. Ve vagónech nebyly jen ložnice, jídelna, ale i obchod, dílna, kuchyně a vše, co letka k boji a provozu služby potřebuje. Při častém stěhování stačilo jen připnout lokomotivu. Na příští letiště jsme jezdili klidně, bez starosti o budoucnost. Stroje přiletěly za námi. Naším mottem se stala věta: „Žádná další válka bez ubytování“. Všichni jsme byli šťastni a spokojeni.

Později jsme leželi asi 30 kilometrů od Zaragozy. Tam začal nervy drásající noční život, kterého jsem se také zúčastnil. Nakonec byl ale pro mne příliš pestrý. Čeho je mnoho, toho je příliš. A pořádek musí být. Další lihové cesty do Zaragozy jsem zakázal. Po skončení služby mi všichni museli odevzdat klíčky jak od služebních, tak ukořistěných vozů. Seděl jsem v tento neobvykle klidný večer ve svém obytném vagóně, sám nerozhodný, co si mám počít. Pak několik nárazů. Lokomotiva hlasitě zapískala a k našemu obveselení část vlaku odjížděla. Do Zaragozy. Jakmile jsme tam dojeli, vyskákali moji skvostní důstojníci se smíchem z lokomotivy. Co mi zbývalo, než se na tuto zrádnou hru mile zatvářit? Byl to zvlášť povedený podnik.

Návrat do Teruelu stál mnoho krve. Obě nepřátelské strany bojovaly velmi urputně. Vzduch byl doslova plný železa. Setkávali jsme se s neobyčejnou koncentrací protiletadlového dělostřelectva. Poprvé se také objevila čtyřhlavňová dvoucentimetrová děla, která byla velmi účinná. Sestřelila mi vynikajícího důstojníka, poručíka Runzeho. Rudí zřejmě zpozorovali, že jde-o víc, než jen o město ze tří čtvrtin rozbité. Bránili se tvrdě a úspěšně. Předpokládaný operační průlom se nekonal a znovudobytí Teruelu se nacionálním jednotkám nepodařilo. V neposlední řadě to bylo způsobeno zesílenou nepřátelskou aktivitou ve vzduchu a zlepšenou protiletadlovou obranou. Rudé bombardéry Martin neustále útočily s doprovodem stíhaček. Mezi jejich cíli bylo i naše letiště u Calamocha. Museli jsme schovat nos hluboko do písku. Úžasný útočník Balthasar sestřelil v několika minutách čtyři nepřátelská letadla.

V Calamocha jsme byli na jednom letišti společně se španělskou letkou, vyzbrojenou He 51, se kterou jsme udržovali velmi srdečné styky. Španělé byli velmi stateční letci a vynikajícím bojovým duchem překonávali potíže technického a leteckého rázu. Španělští nacionální letci obvykle létali na italských Fiatech a často operačně spolupracovali se stíhači Legie Condor, létajícími na Me 109. Na nacionalistické straně létaly i bombardovací jednotky, převážně vyzbrojené ukořistěnými letouny „Praga“ a německými Ju 52. Také jejich výkony byly vzhledem k zastaralým a málo výkonným strojům pozoruhodné.

Ve velmi chladné zimě, na přelomu let 1937-38, fronty ustrnuly. Měli jsme tu až dvacetistupňové mrazy, které v žádném případě neodpovídaly našim představám o slunném jihu. Nacionalistické jednotky trpěly mrazem, obzvláště maročtí Moros generála Yagiie. Ti neměli žádnou zimní výstroj. Také my jsme docela uboze mrzli.

Můj španělský čas se chýlil ke konci. Přesněji řečeno, již dávno uplynul. Berlín již opakoval požadavek, abych byl poslán zpět a „zvláštní štáb“ mě již považoval za „přebytečného dobrovolníka“, který si chce ze svého španělského působení vybudovat životní zařazení. Za použití „výrazně ostrých měřítek“ jsem musel svého prvního nástupce jako neschopného odmítnout. U druhého to už nebylo možné. Sám jsem si ho totiž vybral. Ale ještě dříve, než jsem mu letku oficiálně předal, srazil se za frontou s poručíkem Michaelisem, skvělým mladým důstojníkem z Pobaltí, který mi obzvláště přirostl k srdci. Oba zahynuli.

Na jaře 1938 začal nacionální nástup severně a jižně od Ebra. 3. dubna byla obsazena Lérida v Katalánii. A pak se konečně v červnu podařil průlom ke Středozemnímu moři u Castellón de la Plana. V tomto boji se již neobjevily žádné nové taktické varianty. Po operační stránce to byl největší Frankův úspěch. Zbývající část Španělska, ovládaná rudými, byla rozdělena na dvě poloviny: část Katalánie s Barcelonou a část Kastílie s Madridem. Obě části měly ještě velmi nespolehlivé spojení přes moře. Nepřátelská bojová síla se od tohoto okamžiku velmi rychle zmenšovala. Také západní mocnosti ztratily v rudé důvěru a do tohoto obchodu neinvestovaly již žádné peníze. Ještě dříve, než Franko 28. března vtáhl do Madridu, uznaly oficiálně jeho vládu.

Zatímco se španělská občanská válka blížila ke konci, politický vývoj ve střední Evropě se zdramatizoval. V Rakousku přežívala od konce světové války myšlenka na připojení k Německu. Uskutečnila se 12. března 1938. Rakouské události měly za následek politické protržení hrází. Heslo „Heim ins Reich“ - domů do Říše - mělo fascinující účinky a zapůsobilo, podporováno zdařilou a intenzívní propagandou, na všechny Němce mimo hranice. Muselo se počítat s vypuknutím války.

To zničilo mé naděje, že bych mohl ještě zůstat v Legii Condor. V generálním štábu si při zpracovávání možnosti výsadkové operace proti Československu uvědomovali význam bitevního letectva. A náhle si vzpomněli na četná hlášení o zkušenostech, které jsme za ty roky ze Španělska poslali. Pečlivě srovnané a zaregistrované odpočívaly v pancéřových schránkách ministerstva letectví. A ten, kdo v průběhu posledních let průběžně nashromáždil nejvíc zkušeností - k mému zármutku - jsem byl já sám. Tak byl Berlín donucen oznámit vedoucímu štábu Legie Condor, že příštího nástupce je nutné bez odmluv akceptovat a předat mu velení, abych se mohl co nejdříve vrátit do Německa. Ostatně to tenkrát byl mimořádně schopný důstojník, který mě nahradil ve velitelské funkci 3. letky J 88.

Nedalo se již nic dělat. S konečnou platností skončila doba ve Španělsku, tak bohatá na zážitky. Jako velitel letky jsem byl králem ve svém rajonu. Poprvé jsem poznal kamarádství ve válečných podmínkách. A to se výborně osvědčilo. Ke Španělům, jejich zemi a jejich světu jsem velmi přilnul.

V průběhu jedné z četných přestávek v bojích v létě 1938 jsem podnikl s velitelem grupy a velitelem 1. letky malou rekreační cestu do Sevilly a dál do afrického Tetuánu. Letěli jsme mým Junkersem W 34 a prožili v Seville andaluské noci se vším, co k nim patří. Jednou večer jsme seděli v nejlepší náladě v baru hotelu Christina, když k nám přistoupil civilista, který nám přes černé vlasy okamžitě připomenul Němce, a ptal se na velitele. Ohlásil se jako důstojník, který právě přiletěl přes 1Žím. Byl to nadporučík Mölders, můj nástupce.

Má nálada okamžitě poklesla na bod mrazu. Mölderse jsem nepozdravil právě přátelsky. Určitě to nebylo správné, protože nemohl za to, že ho určili za mého nástupce. Naopak, lepšího najít nemohli. Brzy jsem ho poznal a ocenil jako vynikajícího důstojníka, dokonalého letce a přítele.

První seznamovací lety jsme provedli při brzké ofenzívě jižním směrem. Během Möldersova velení přezbrojili i mou starou letku na Me 109, když již dříve byla sestavena bitevní letka, používající naše staré He 51. V těchto několika měsících, které ještě občanská válka trvala, se Mölders vypracoval na špičkového stíhače Legie Condor. Ve Španělsku jsem ho poprvé zasvěcoval do umění bitevních letců. Za několik let později jsem s ním letěl na první bojové lety se stíhačkou nad Západním valem a rád jsem se učil z jeho zkušeností a vynikajícího způsobu, jakým vedl svou jednotku. Tehdy byl nejmladším velitelem grupy.

Rozloučil jsem se s letkou, válkou i se Španělskem. Bylo mi těžko. S bolestným pocitem jsem naposledy stál před svou jednotkou, před starým dobrým He 51 s číslem 78, s nímž jsem nalétal skoro všech 300 bojových letů ve španělské občanské válce. Tato mašinka prožila se mnou mnoho kritických situací. Proháněly ji curtissy a raty a otřásala jí ohňová žeň rudých

protiletadlových děl. Vždy mě zdravého donesla domů. Sotva na ní zůstal jediný díl, který by nebyl vyměněn pro poškození nebo únavu materiálu. Ale pilot i stroj si zachovali po celou dobu věrnost. Je pozoruhodné, že něco, k čemu máme tak silný, skoro něžný vztah, je jen mrtvý materiál.

Mezi válkami a přehlídkami

Když jsem v srpnu 1938 po patnáctiměsíční nepřítomnosti opět vstoupil na německou půdu, cítil jsem se jako námořník, který po dlouhé, dobrodružné plavbě poprvé vystupuje na pevninu. Mírové Německo bylo krásné svým pořádkem a čistotou, svými vzkvétajícími městy, kopci a pahorky, lesy a jezery a svými lidmi, plnými ohledů a radosti z práce. A přece jsem se cítil sklíčený tolikerým pořádkem, disciplínou a cílevědomostí. Svět, ve kterém jsme tam venku ve Španělsku žili, podléhal tvrdým a nelítostným zákonům občanské války. Ale náš tamní život byl velkorysejší, volný a pro mladé lidi bohatší na možnost prokázat odvahu a něco prožít. Měl jsem skoro pocit, že mi německá uniforma již nepadne. Tím jsem nemyslel ani tak látku, jako spíš střety se služebními předpisy, stanovami a strnulými konvenčními formami.

Ministerstvo letectví, kde jsem se po návratu ze Španělska hlásil, tyto pocity ještě umocňovalo. Usadilo se v nové velkolepé budově na roku Lipské a Wilhelmovy ulice v Berlíně a přetékalo nesčetnými důstojníky s malinovými nebo bílými lampasy na bezvadně padnoucích kalhotách.

„Ach, ze Španělska," říkali, když jsem se u nich hlásil. „No tak, jen vyprávějte, můj milý." Poklepávali mi na rameno, ale bylo na nich vidět, co svými oduševnělými slovy myslí: „To osvědčení mohlo dopadnout trochu lépe." Cítil jsem, že nikdy nepochopí, co jsme prožili v této době nad horami Astutie nebo nad Ebrem.

Již po čtrnácti dnech jsem musel přerušit dovolenou. Zavolali mě telegraficky zpět na ministerstvo. Práce, která na mě čekala, byla neodkladná. Měl jsem podle svých zkušeností ze Španělska vypracovat směrnice pro organizaci, výcvik a bojové předpisy jednotky bitevních letců. Stratégové luftwaffe naproti tomu již považovali v té době za neúnosné snížit se na úroveň údajně jen čistě taktických válečných zkušeností Legie.

Atmosféra na ministerstvu mě v žádném případě nenadchla. Nebyli tam žádní stejně staří a stejně smýšlející kamarádi a připadal jsem si tam mezi všemi těmi důstojníky a příslušníky generálního štábu úplně odstrčený. Můj živel byl jinde. Již po několika dnech dostalo oddělení, ve kterém jsem pracoval, rozkaz doslova vydupat ze země dvě bitevní eskadry. Nejpozději do předvčerejška. Přirozeně.

To souviselo s politickou situací. Nad velkou částí sudetoněmeckého pohraničí musel být vyhlášen výjimečný stav. V rádiu bylo denně slyšet ostré zprávy o neudržitelnosti situace.

Obě bitevní eskadry se podařilo sestavit v daném termínu, za několik týdnů. Muselo se hodně improvizovat. Mladé, z různých koutů sehnané posádky byly

podrobeny rychlému, bezohlednému výcviku. Letecké vybavení představovalo sbírku typů v nejlepším případě druhé garnitury - He 51, Hs 123, He 45. Ale pět bitevních grup bylo podle rozkazu v určený den připraveno k boji. Jednu z obou eskader převzal ve funkci komodora můj šéf, a já byl zařazen jako jeho adjutant a číslo I a (zástupce). To byl nyní výsledek mé práce. Jedna věc mě těšila - odešel jsem od psacího stolu, druhá deprimovala. Byla to myšlenka, že budu snad muset válku prožít jako bitevní letec.

Všechno bylo nějak přeházené. Po jediném větším cvičeni nás přeložili se třemi grupami na pohotovostní letiště do dolního Slezska - Brzegu, Grodkówa a Vratislavi-Schángartenu. Přemístění proběhlo jako mobilizace. Cítili jsme válku ve vzduchu. Hitler jasně a bezvýhradně požadoval připojení Sudet k říši. Britský ministerský předseda Neville Chamberlain odletěl do Godesbergu. Sovětský svaz vyžadoval intervenci Společnosti národů. Ale Hitlerovi se podařilo uklidnit jak Chamberlaina, tak francouzského ministerského předsedu Daladiera a přesvědčit oba o účelnosti svých požadavků, které podporoval i Mussolini. 29. září podepsali tito čtyři státníci v Mnichově odstoupení Sudet. Hitler tím dosáhl největšího zahraničně politického úspěchu. Celým světem prolétl výdech ulehčení. „Peace in our time" - mír v naší době - řekl Chamberlain, když v Croydonu vystupoval z letadla, pozdravován tisícihlavým davem. Zdálo se, že se mu podařilo mír udržet. Pro naši generaci.

Po tomto jak radostném, tak neočekávaném zvratu jsme odlétli do předpokládaného prostoru našeho nasazení. Tam jsme nad rozjásanými městy létali jako na přehlídce a předvedli přistání silných leteckých svazů. Pak jsme si prohlédli výhružná opevnění. Německé obyvatelstvo bylo nesmírně Mastné a nadšené. V každém z nás vojáků vidělo - naprosto neoprávněně - hrdinu a osvoboditele. Sotva jsme se ubránili záplavě díků a přátelských citů.

Brzy potom jsem zažil velké překvapení, kdy se zdálo, že má nepohasínající snaha o přeložení ke stíhačům bude korunována úspěchem. Byl jsem přeložen do Ingolstadtu na Dunaji, abych tam pomáhal založit novou stíhací grupu. Tuto činnost jsem již ovládal. Čekalo mě tam mnoho práce, ale také chvíle nevázaného veselí. Mnichov nebyl daleko a zvláště v masopustní době měl v sobě cosi magnetického. Brzy jsme se stěhovali do Böblingenu a Stuttgartu, kde jsme v klidu několik měsíců pečlivě cvičili.

Obsazování Československa německou armádou se naše grupa nezúčastnila. Byli jsme přikováni k zemi špatným počasím v jižním Německu. Vše se podařilo i bez nás. Vytvoření Protektorátu Čechy a Morava a samostatného Slovenska se uskutečnilo nekrvavou cestou 15. března 1939. O několik dní později byla k Německu připojena i Memelská oblast. Nyní bylo Polsko jediný stát ve střední Evropě, který podle versailleského diktátu vládl nad rozlehlým územím se stotisíci Němci. Etnologicky ani národnostně neopodstatněný

polský koridor, který odděloval Východní Prusko od říše, musel již z pohledu na mapu připomínat jen zlovolnou konstrukci.

31. března Velká Británie nabídla Varšavě záruky polské nezávislosti. Rozhýbali se i sovětští diplomaté a 16. dubna oficiálně nabídli západním mocnostem spojeneckou smlouvu. Evropa začala vypadat docela slibně.

Zářivou mezihrou v létě 1939 přetíženém světovou politikou byl návrat Legie Condor. Po obsazení Madridu a vyčištění celé země od rudých, po týdenních oslavách vítězství a přehlídkách, se Legie Condor shromáždila v Léonu, kde se na její počest konala týdenní, neobyčejně velká národní slavnost. Tři dny a tři noci zněly na všech ulicích kastaněty, Španělky a Španělé tančili ve svých nádherných bizarních krojích, červené víno teklo proudem a němečtí legionáři se loučili. Pak je převezli do Viga, kde se nalodili na úplně nové lodě flotily KdF. Na výslovný Hitlerův rozkaz s nimi jednali jako s hosty říše, obsluhovali je bíle odění číšníci, vybírali si ze tří jídel, plácali se v bazénu, chodili do kina, nebo se povalovali v pohodlných lehátkách na palubě. Když mi o tom kamarádi vyprávěli, musel jsem myslet na to, jak nás tehdy převážel ten panamský obchodník s dušemi. Jak se od té doby poměry v Německu změnily!

Před budovou vysoké technické školy postavili obrovskou tribunu, odkud přehlídce přihlíželi Hitler a Göring. Kopali jsme nohama, že se z mnohých nejen proudem lil pot, ale ztratili i právě propůjčené řády. Pochod do zábavního parku byl trýznivý a zdál se být nekonečný. Zde dostali unavení bojovníci ze Španělska pohov a konečně i občerstvení. Nakonec jsme se zúčastnili dojemného státního aktu, kdy byli poprvé a naposledy uctěni naši padlí.

Následovalo Hitlerovo pozvání na čaj, kde mimo španělských hostů bylo i padesát či šedesát nositelů Zlatého španělského kříže a přesný tucet těch, kteří měli toto vyznamenání okrášleno brilianty. Představovali jsme si, že po dosavadní námaze si trochu užijeme ve velké hale nového říšského kancléřství. Mramorové stěny a podlaha byly příjemně chladné. Duševně jsem se připravil na oficiální státní akt a byl jsem pak překvapen, když Hitler, který nejdříve každému z nás podal ruku, pronesl jen několik jednoduchých a srdečných slov. Byl oblečen v civilu a během řeči vůbec nezvýšil svůj hluboký hlas. Byl jsem příjemně překvapen.

Pak nás Hitler pozval do mozaikového sálu na čaj. Majordomus ve ctihodné, fantastické uniformě třikrát uhodil holí do mramorové podlahy a uvedl dosud skrytou armádu sloužících ve střevících vyzdobených přezkami do čilého, ale nehlučného pohybu. Posadili jsme se k malým stolkům. Hitler přecházel od jednoho ke druhému. Také u našeho stolku se na několik minut posadil, dával nám různé otázky a pozorně naslouchal odpovědím. Jediné, co mi bylo nepříjemné, byl zákaz kouření. Proto jsem se nemohl dočkat, až se budu moci rozloučit a opět mi bude z pusy trčet doutník. Ubytování, mohutný ohňostroj a slavnostní večerka v Döberitzu uzavřely den plný dojmů.

Politická situace se týden po týdnu vzhledem k německo-polskému napětí přiostřovala. Rozkaz k přemístění k bitevní eskadře, kterou jsem sám pomáhal budovat, mě zasáhl jako blesk z jasného nebe. Tentokrát jsem byl skutečně rozhořčen a rozzloben. Byl jsem tělem i duší stihačem. A stále se objevoval někdo, kdo mi v tom bránil. Hádal jsem se s osudem. Druzí měli více štěstí než já, již ve španělské občanské válce. Kdybych se byl doma zapletl jen z poloviny tak jako ve Španělsku do bitevního letectva, žádný člověk by nepřišel na myšlenku, odvolat mě na ministerstvo. Dnes bylo ve všech mých papírech, ve všech posudcích napsáno, jak jsem důležitý pro bitevní letectvo. Ale o tom, že celým srdcem a všemi smysly nechci být ničím jiným než stíhačem, o tom v papírech samozřejmě nestálo ani slovo.

Se skřípěním zubů jsem se hlásil jako velitel letky druhé grupy 2. cvičné eskadry v Tutowu. Oblast mé nové práce byla velmi rozsáhlá a díky kamarádství i hezká. Létali jsme jako diví. Technický úřad nám připravil dva nové typy dvoumotorových bitevních letadel - zcela pancéřovanou kabinou vybavený Henschel Hs 129 a Focke Wulf 189. Zkušebně jsem oba stroje zalétal v Rechlinu a doporučil je. Bitevní letectvo teprve nyní ocenilo technický vývoj. Douhetovi věřící žáci museli udělat první kompromis. Pod Richthofenovým velením jsme se zúčastnili výtečného cvičení v okolí Chotěbuzi. Bylo skutečně velice náročné, protože proběhlo za neobyčejně špatného počasí. Štuky v celých rojích dopadaly na zem.

Na polích zrálo obilí. Rolníkům brzy začnou žně. Ve chvatu pozdního léta již jednou válka v Evropě začala. Proslýchaly se nejdivočejší zvěsti. Ribbentrop odletěl do Moskvy, aby jednal se Stalinem. Brzy byla návštěva potvrzena úředně. Stalin jednal od dubna s Anglií a Francií o svém návrhu spojenecké smlouvy. Jednání dosud nedospělo k žádným výsledkům. Stalin ve svém obsáhlém referátu na 18. sjezdu komunistické strany oznámil některé zvraty, které se daly vyložit tak, že je ochoten jednat i s Německem. Hitler okamžitě pochopil. Poslal do Kremlu Ribbentropa a za několik dní byla smlouva o neútočení mezi Německem a Sovětským svazem pod střechou. K podpisu došlo 23. srpna 1939. Nyní měl Hitler volná záda, kdyby mělo kvůli konfliktu s Polskem dojít k válce se Západem. Taková byla v Německu všeobecná reakce na tento překvapující pakt, který neodpovídal oficiálním teoriím. Z vojenského hlediska se ale zdál být ideálním řešením a úplně odpovídal závěrům, které vyvozoval německý generální štáb z nutnosti bezpodmínečně zabránit válce na dvou frontách.

Velká Británie reagovala vyhlášením záruk Polsku a Hitler začal vyjednávat s Polskem o Gdaňsku a koridoru. To ale po slibných začátcích ztroskotalo. To byl *vnější* důvod ke druhé světové válce. Do prostorů kolem polských hranic vpochodovaly v těchto dnech čtyři německé armády. My jsme pod Richthofenovým velením podléhali armádě von Reichenaua v prostoru Slezska.

Ráno 1. září jsme ještě za tmy nastoupili do letadel. Ze zahřívaných motorů šlehaly namodralé plameny. Za úsvitu začalo kouzelnické představení. Cílem útoků grupy byly polské štáby a ubytovací prostory jednotek. Již v tomto prvním válečném dni byla polské armádě prakticky zlomena páteř. Operace byly naplánovány a připraveny s neslýchanou pečlivostí. Po několika zničujících strategických úderech, které se vyznačovaly naprostou německou nadvládou ve vzduchu, nastala vynikající a v dějinách moderní války úplně nová spolupráce a koordinace mezi pronikajícími armádními jednotkami a luftwaffe. Vše probíhalo s přesností hodinového stroje. Výsledek neurčovala početní převaha. Proti čtyřem německým armádám bylo k boji připraveno pět armád polských. Zničila je bleskurychlá německá strategie s důkladnou přípravou německého generálního štábu, moderní německá výzbroj a výstroj a neobyčejná rychlost útoku německých vojáků. Polské letectvo bylo zničeno již první den, převážně na zemi. Tento div bleskurychlého vítězství se uskutečnil za osmnáct dní. Richthofen měl mnoho příležitostí využít svých bohatých španělských zkušeností při bojovém nasazení " taktických jednotek luftwaffe k podpoře armády. Největšími ohnisky odporu bylo Kutno, Modlin a Varšava. S polskými stíhačkami jsme se vůbec nesetkali. Proto naše stíhačky útočily také převážně na pozemní cíle. Došel jsem tedy k utěšujícímu přesvědčení, že jsem v tomto ohledu nic nezmeškal. Bojové lety následovaly jeden za druhým. Útok pokračoval tempem, které bralo j dech.

6. září padl Krakov. V okolí Kutna a Radomi byly obklíčeny velké části polské armády a maršál Rydz-Šmigly kapituloval osmnáctý den války. Lvov se vzdala 23. září, Varšava a Modlin 27. září. Rozhořčený vojenský odpor polského vrchního velení byl důvodem k prvnímu masovému nasazení luftwaffe. Její činnost neměla sloužit jen strategickým cílům války, ale měla i odstrašit polské spojence. V tomto smyslu také německá propaganda vynaložila všechny své síly.

V těchto dvaceti sedmi dnech jsem nalétal asi padesát bojových letů. Grupa měla obrovské úspěchy. Ztratila jen deset vlastních letadel, mezi sestřelenými byl ale i náš velitel. Hitler nás krátce navštívil na polním letišti

jižně od Varšavy a pojedl s námi stravu uvařenou v polních kuchyních. i Podali jsme mu hlášení a on s námi mluvil o uspokojujícím průběhu operací a vynikajících výkonech grupy.

Obdržel jsem železný kříž II. stupně. 1. října jsem byl povýšen na kapitána. Grupu přeložili k odpočinku a nácviku součinnosti s výsadkáři do Braunschweigu. Volných chvil jsem využíval k tomu, abych vsí silou popohnal své přeložení k některému stíhacímu útvaru. Podařilo se: byl jsem přeložen ke 27. stíhací eskadře do Krefeldu a byl jsem blažený. Konečně jsem byl opět u stíhaček. A do dnešního dne jsem je neopustil.

Stíhači v západním polním tažení

Po bleskové válce na východě následovala válka v sedě na západě. Pro všechny zúčastněné znamenala mimořádné nervové zatížení. Neustále se opakovaly poplachové starty. Samozřejmě falešné. Falešná hlášení, která znamenala pro letky značnou spotřebu materiálu i paliva, byla vždy způsobena jen omyly nebo mámením smyslů.

Byli jsme šťastni, když se válka nervů konečně změnila v opravdovou válku. Než k ní došlo, německé velení pobíhalo za kulisami sem a tam. Původně se chtěl Hitler brzy po skončení polské kampaně obrátit k západu, aby - navzdory současné smlouvě - měl v předpokládané válce proti Sovětskému svazu volná záda. Ale starší generalita v čele se šéfem generálního štábu Halderem a vrchním velitelem armády von Brauchitschem, byla ostře proti. Proti připraveným 62 německým divizím, které měly úkoly na východě stejně jako na západě, stálo 85 francouzských, 23 belgických a 8 anglických divizí. Halderova a von Brauchitschova opozice šla tak daleko, že vyhrožovali nejen odstoupením, ale již tehdy uvažovali o účasti na státním převratu. Mezi listopadem 1939 a květnem 1940 byla ofenzíva na západě nejméně tucetkrát odložena. Důvodem k tomu byl kromě povětrnostních podmínek a politických, osobních a zbrojních otázek ještě jeden případ. 10. ledna 1940 letěl jeden major luftwaffe z Münsteru do Bonnu. Vezl úplný plán operace. Následkem špatného počasí ztratil orientaci a nouzově přistál na belgickém území. Nepodařilo se mu včas a úplně zničit dokumenty, které tak padly do rukou nepřítele. Musel být vypracován nový plán operace, který se po dalším zdržení následkem počasí uskutečnil 10. května 1940.

Když jsem ráno 12. května přelétával se svým číslem frontu, byly naše jednotky již hluboko v Holandsku a Belgii. V těchto prvních dnech jsme poskytovali v rámci VIII. letecké armády vzdušnou ochranu německému průlomu u Maastrichtu. Byl jsem zástupcem velitele eskadry a v důsledku toho zavalen štábní prací, požadavky na průzkum, překládáním pilotů a rozhovory, že jsem si bojové lety musel doslova krást. Co bylo pro ostatní obvyklou denní prací, mohl jsem já provádět jen lstí a potměšilostí. Tak jsem přišel třetí den tažení i ke svému prvnímu sestřelu.

Mnohdy se ne neprávem říká, že první sestřel může být rozhodující pro celou další činnost stíhače. Mnozí z těch, kteří buď pro nepříznivé počasí, okolnosti nebo smůlu nemohou dlouho sestřelit žádné nepřátelské letadlo,

dostávají zábrany nebo komplexy, kterých se již nikdy zcela nezbaví. Měl jsem štěstí. Můj první sestřel by dokázalo i dítě.

Angličany jsme tenkrát příliš často nepotkávali. Jen zřídka jsme se setkali s osamělým blenheimem. Belgičané většinou létali na zastaralých hurricanech, se kterými nemohli proti našim novým Me 109 mnoho pořídit ani zkušení piloti. Daleko jsme je převyšovali rychlostí, stoupavostí, výzbrojí, ale především leteckými zkušenostmi a výcvikem.

Nešlo tedy o žádný hrdinský čin, když jsem se svým číslem asi 10 kilometrů západně od Lutychu z výšky asi 3 600 metrů zaútočil na letku osmi belgických hurricanů, které letěly asi 1 000 metrů pod námi. Co mám dělat, jsem měl mnohokrát nacvičeno. Hurricany nás ještě nezpozorovaly. Necítil jsem vzrušení, ani loveckou horečku. Braň se přece, myslel jsem si, když jsem měl jednoho z nich v zaměřovači. Neustále jsem se mu přibližoval ke kožichu, aniž by on něco tušil. Vlastně bych mu měl dát znamení. Ale to by bylo ještě hloupější než mé pozoruhodné myšlenky v tomto okamžiku. Tak jsem vystřelil první dávku ze vzdálenosti, ze které bych podle situace ještě vůbec nesměl palbu zahajovat. Ale dávka seděla přesně v cíli. Ten ubohý čert konečně zpozoroval, o co se jedná. Provedl ne právě povedený obrat a obranný manévr, při kterém byl zasažen palbou mého čísla. Ostatních sedm hurricanů se ani nepokusilo pomoci kamarádovi, ale rozlétly se do všech stran. Po dalším útoku se můj soupeř bez řízení zřítil na zem. Odlétávaly z něho kusy plechů. Zde byla další palba jen mrháním municí. Okamžitě jsem si vzal na mušku dalšího hurricana. Pokusil se uletět střemhlavým letem, ale brzy jsem mu seděl za zády ve vzdálenosti asi 100 metrů. Belgičan prolétával po křídle díru v mracích. Já jej ale nespustil z očí a ještě jednou jsem zaútočil z malé vzdálenosti. Krátce se vzepjal a z výšky pouhých 500 metrů se zřítil kolmo k zemi. Odpoledne při hlídkovém letu jsem se střetl s další hlídkou pěti hurricanů a jednoho z nich jsem sestřelil blízko Tirlemontu. To vše probíhalo s největší samozřejmostí. Nebylo na tom nic zvláštního. Necítil jsem žádnou pýchu ani jsem se ze svého úspěchu nijak zvlášť neradoval. To přišlo až mnohem později, kdy jsme bojovali s tvrdším soupeřem, kdy každý letecký souboj rozhodoval hořkou otázku: ty nebo já? V tehdejších dnech jsem měl něco jako špatné svědomí. Ani blahopřání představených a kamarádů mi příliš nechutnala. Měl jsem štěstí. Štěstí a vynikající zbraň. Tyto dvě věci potřebuje k úspěchu i nejschopnější stíhač.

O dva dny později, 14. května, kapitulovala holandská armáda. Belgičané se drželi o čtrnáct dní déle. Belgické pevnosti byly z první světové války známé jako tvrdé oříšky. Se zdrženlivou pomocí luftwaffe a zvláště štuk, ale většinou po nasazení paradesantních jednotek, byly dobyty v několika dnech.

Obsazení pevnosti Eben Emael se stalo školním příkladem operace pro mladé německé výsadkové jednotky. Armáda vykonala během rychlého

postupu neuvěřitelné činy. A příčinou úspěchu byla opět - jako v Polsku pečlivě připravená a perfektně prováděná spolupráce s absolutním strategickým účinkem.

Brzy jsme se přestěhovali do Charleville. Naše letiště leželo mezi dvěma výběžky Arden, což bylo výhodné z důvodů krycích i obranných. Mému číslu a mně se toto umístění stalo skoro osudným. V posledních paprscích dne 19. května jsem v přízemním letu sestřelil jednoho poteza. Stalo se to při tak zvané „akci večerní požehnání“. Francouzští stíhači využívali večerního soumraku k postřelování postupových silnic palubními zbraněmi. Armáda žádala o energické protiopatření k zamezení francouzských útoků.

Na můj popud celá eskadra pročesávala večer na široké frontě prostor průlomu. Konečně jsem objevil jednoho z těch francouzských „loudalů po horizontu“. Nastal divoký hon v několikametrové výšce. Za námi se zvedal na polích prach. Francouz letěl mimořádně zručně, využíval každé možnosti ke krytí. Několikrát jsem ho zasáhl dlouhými dávkami. Zadní střelec již nestřílel. Přesto se pokoušel mě setřást. Musel jsem dávat dobrý pozor. Bylo již 21.45. Tu se před námi náhle vynořila vesnice. Ještě dnes vidím jasně před sebou její siluetu s vysokou kostelní věží. Francouz přitáhl a věž přeskočil. Ale vtom jsem ho dostal. Vzepjal se a dopadl vedle vsi. Ted ale rychle domů. Tma stále houstla a nám docházelo palivo. Bylo území, které jsme přelétávali, již obsazené? Podle střelby protiletadlových děl tam ještě musí být Francouzi. To ale může mýlit. Vlastní protiletadlové dělostřelectvo bylo k hloubkovým letcům z dobrých důvodů nedůvěřivé. „Obstarám si jízdenku,“ zavolal mi rádiem můj společník a sletěl k malému nádraží, aby přečetl název stanice. Výsledkem byla divoká palba z dvoucentimetrového kanónu. Letěli jsme podél kolejí kousek na sever, abychom se zeptali na další stanici. Přitažlivé terče! Opět flak. „Gustave, jsme obklíčeni,“ volám. „Musím přistát, došla mi kořalka,“ dostal jsem odpověď. V pahorkatině pod námi to nebylo možné. Tu jsem uviděl, jak můj průvodce uhýbá k velmi malé loučce, obklopené vysokým křovím a na velmi příkře stoupajícím svahu. To přece musí špatně dopadnout. „Přistávám,“ řekl Gustav a vysunul podvozek, elegantním skokem přeskočil křoví a hladce doroloval do příkrého svahu.

„Jde to prima,“ volal. Mně na hlavě hrůzou vstávaly vlasy, ale nesměl jsem ztrácet čas. I kdyby mi palivo vydrželo ještě několik minut, stejně byla již skoro tma. Tak jsem také přeskočil křoví a dobře dosedl. Ale pak už jsem neviděl, kam roluji, protože louka zatraceně strmě stoupala. Pojednou se zlomila a klesala do koryta potoka. Brzdil jsem jako divý. Blížil jsem se k tmavému stínu. Nakonec se pták zastavil. Když jsem otevřel kabinu, viděl jsem, že se mohu přímo z křídla vyšplhat na strom.

Vzájemně jsme si pogratulovali. Kde ale jsme? Dost hloupě jsme se na sebe dívali. Pro každý případ jsme odjistili pistole. To již ale z hořící vesnice vybíhala

divoce vyhlížející tlupa, částečně ozbrojená, někteří do půli těl nazí, vyrážející neartikulované zvuky. Řídli se k nám, někteří z nich byli na koních, někteří běželi pěšky. „Jste Němci?“ volal jsem na ně. „No jasně“, odpovídali. Byli to příslušníci jedné saské protiletadlové baterie. Chtěli jsme vědět, kde jsme. Ale ani oni nám to nedovedli říci. „Teprve teď jsme tu zaujali postavení“ Připravovali jsme se tedy u nich strávit noc a orientovat se teprve ráno. V každém případě jsme dolétli nad vlastní území a byli jsme zdraví. Víc jsme si v tomto okamžiku ani přát nemohli. V průběhu rozhovoru nám naši přátelé vyprávěli, že jsou zde, aby bránili letiště. Letiště? A jaké? No přece stíhačů.

„Je tam dole, ve dne je vidět.“ Bylo to naše vlastní. Charleville. Odtlačili jsme moji stíhačku s naplno běžícím motorem až nahoru na úplný konec louky a okamžitě jsem odstartoval dolů, spíše skrz, než přes křoví. Podvozek jsem ani nezatahoval a v údolí jsem mohl okamžitě ubrat plyn a přistát na správném místě. Byl z toho velký a uštěpačný pokřik. Rádelovi jsem ráno odvezl kanystr benzínu, aby pak mohl také odstartovat ke svému určitě nejkratšímu přeletu.

O několik dní později nás v Charleville navštívil Milch a předal mi za sedm sestřelů Železný kříž první třídy. Těchto sedm prvních sestřelů jsem dosáhl výlučně proti Belgičanům a Francouzům. Létali na anglických strojích, většinou zastaralých, a také na francouzských typech Morane, Bloch a Potez. Naše Me 109 všechny tyto stroje převyšovaly. V taktice a zkušenostech jsme měli jednoznačný náskok.

Poprvé jsem se s Royal Air Force setkal v době bitev u Dunkerque. Zatímco lord Gort s pozoruhodnou rozvahou přepravoval svůj expediční sbor na ostrovy, ne sice po vítězství a beze ztrát zbraní a výstroje, ale přece jen poměrně kompletně a k tomu ještě 120 000 Francouzů, tedy celkem 338 000 mužů, RAF nelitovala žádné námahy, aby tuto evakuaci kryla ze vzduchu.

I když byl Dunkerque pro Anglii těžkou ranou, méně vojenskou než politickou, pro Německo přesto neznamenal úplný úspěch. Göring, po vítězství nad méněcenným polským a francouzským letectvem a ještě posílen Douhetovými myšlenkami, převzal odpovědnost za zničení obklíčeného anglického expedičního sboru. Armáda byla udivena a zaražena sporným rozkazem, aby tankové jednotky pronikající do Dunkerque zůstaly stát. Vznikl dokonce dojem, že Hitler chtěl vědomě šetřit svého nepřítele, aby po vítězství nad Francií sjednal s Anglií pro obě strany čestný mír.

Vedle politických důvodů byl tu i důvod vojenský. Přes dosavadní úspěchy německých jednotek měl Hitler ještě z první světové války velkou úctu k Francouzům. Svému dosavadnímu úspěchu nedůvěřoval. V každém případě se obával ohrožení tankových jednotek, které pronikly na západ a severozápad, překvapujícím francouzským útokem z jihovýchodu. O takový útok se sice Gamelin pokoušel, ale k jeho provedení již nedošlo. Také Hitler znal z první války flanderské bojiště, které ale nepovažoval za vhodné k vedení velkorysých

tankových operací a v jehož bahnitých polích viděl jako můru a možný hrob tankových jednotek. Nakonec ovšem k rozhodnutí zastavit postup přispěl Göring, když Hitlerovi odpověděl, jak prohlásil v rozmluvě s Liddelem Hartem o tomto problému generál Warlimont, šéf operačního oddělení generálního štábu, že „...luftwaffe obklíčení ukončí a uzavře tu záležitost na pobřeží ze vzduchu“. A Guderian řekl: „Myslím, že to byla Göringova samolibost, která byla příčinou tohoto Hitlerova rozhodnutí.“

V žádném případě nemůže být řeč o nějakém šetření britských soupeřů. Göring se vší silou snažil převzatý úkol vyřešit. Ale úplně zklamal. Ukázalo se, že síly německé luftwaffe, ještě k tomu podmíněné stiženým přísunem při nečekaně rychlém postupu proti rozhodnému a dobře vedenému, ale i tvrdě a chytře bojujícímu nepříteli, prostě nestačí. Dunkerque musel být pro velení luftwaffe důrazným varovným signálem.

29. května jsem letěl se štábním rojem do tohoto prostoru a pod sebou jsme zpozorovali letku bombardérů typu Bristol Blenheim. Dva z nich jsme sestřelili a oba spadly do moře. Zvláště ten druhý se dlouho bránil obratnými obrannými manévry, až mu má střelba nízko nad vodou zničila olejovou nádrž. Dopadl plošně na vodu a okamžitě se potopil. Když jsem přistál v St. Polu, byla celá „stodevítka“ pokryta olejem. Také svůj první spitfire jsem sestřelil nad Dunkerquem.

4. června Dunkerque padl. Holandská, belgická a britská armáda přestaly existovat. Francie byla odkázána sama na sebe. Její 9. armáda byla zničena u Sedanu. První kapitulovala u Dille. Německá vojenská mašinérie se nezadržitelně valila Francií. Ve funkci vrchního velitele nahradil Gamelina Weygand. Oisa, Marna a Seina nebyly překážky, které by mohly německý postup zastavit, nebo dokonce jen zpomalit. Nepřátelské letectvo bylo silně narušeno údery luftwaffe a rychlým německým postupem zcela dezorganizováno. Projevovalo se to i růstem ztrát. Odpor citelně slábl. RAF z bojiště úplně zmizela.

Smrtelnou ranou pro Armée de 1'Air se měla stát „Akce Paula“, velký útok na letiště a francouzský letecký průmysl v prostoru Paříže, kterého se zúčastnilo asi 300 bombardérů a štuk. My jsme letěli jako ochrana. Úspěch této akce byl sporný. Francouzské a německé zprávy se shodují jen v jednom, a sice, že v této akci Němci ztratili 25 až 30 strojů. „Akce Paula“ byla vlastně v průběhu celého tažení jediným strategickým leteckým útokem.

Toho 3. června jsem sestřelil něco neidentifikovatelného, podobného curtissu, když jsme spolu s kapitánem Ankum-Frankem potkali dvě letky moran. Nastal divoký zmatek, ve kterém jsme byli sami dva... Bud se prosadit, nebo obratně zmizet, nic jiného nám nezbývalo. Ale hurá na posledního. Chlapík létal dobře, ale jeho stroj daleko zaostával za mým. Podařilo se mi ho zasáhnout ve stoupání plnou dávkou ze strany. Jeho letadlo bylo okamžitě v

plamenech. Já jsem jej však podletěl jen o centimetry. O jeho pravé křídlo jsem si ohnul jeden vrtulový list a toto setkání mě stálo kus směrovky. Také jsem urazil anténní stožár. Mohl být dlouhý tak 60 centimetrů. Morane hořel, padal ve vývrtce a dopadl do lesa nedaleko Menuu severně Paříže. Jen neztrácet čas. Hned na dalšího. Těžce zasažen s černým kouřem padal skoro kolmo k zemi. To už mě obtěžovali ale další dva a tak jsem dopad nemohl pozorovat - tento sestřel (v pořadí třináctý) mi neuznali.

Paříž byla 14. června obsazena bez boje. Po Champs Elysées pochodovaly německé holínky. U hrobu neznámého vojáka stála čestnou stráž wehrmacht. V hospůdkách na Montmartru visely štítky: mluvíme německy. Vláda uprchla do Bordeaux. Ministerským předsedou se stal maršál Pétain a 16. června požádal o příměří. My jsme pronásledovali poslední zbytky Armée de 1'Air.

Zcela neočekávaně, jak to odpovídalo komisnímu jednání, jsem byl ještě v průběhu bojových akcí přeložen k 26. stíhací eskadře „Schlageter". Měl jsem tam převzít velení III. grupy. Byla umístěna na bohem opuštěném a primitivním letišti. Byl horký letní den, když jsem tam přiletěl. Přešel jsem v letecké kombinéze letiště. K přivítání nepostavili žádné slavobrány. U studny s rumpálem stálo několik vojáků. Měl jsem vražednou žízeň a potřeboval jsem se umýt. Proto jsem se úplně skromně zeptal, mohu-li dostat vědro vody. Jasně, zněla odpověď, studna je plná. „Jen si je musíš sám vytáhnout." Jak jsem před nimi stál, vojáci skutečně nemohli tušit, že mají před sebou nového velitele. Nechtěl jsem je lekat a tak jsem si sám vytáhl vědro vody. To mě ostatně u grupy uvedlo lépe než skutečnost, že jsem ještě týž den odpoledne sedl do stroje a vrátil se se dvěma nestřely.

To bylo 14. června. Byly to mé poslední setřely ve francouzském polním tažení. Jeho konec se rychle blížil. Týž den také zaútočila Leebova armádní skupina, ve které byly Witzlebenova a Dollmanova armáda, zaujímající dosud postavení proti Maginotově linii, a násilím pronikla řadou pevností opředenou v myšlenkách Francouzů skoro mystickým významem. Nezklamaly betonové stěny a těžké zbraně, ale srdce těch, kteří ztratili odvahu i naději a seděli za těmito stěnami. Francie byla v koncích. 22. června, čtyřicet tři dny po zahájení bojů, podepsal maršál Pétain v lese u Compiègne smlouvu o příměří.

V posledních válečných dnech jsme ve Francii létali jen proti pozemním cílům a na všech možných letištích jsme rozstříleli nesmírná množství prastarých letadel, která již stejně nemohla nikomu pomoci. Dostali jsme výslovný rozkaz útočit na kolony jen tehdy, budou-li na nás střílet. Při přepadech mohlo dojít k omylu, který se opakoval i později, když útočili Spojenci.

Po podepsání příměří nás přeložili do Mönchengladbachu - domů do říše. Následoval odpočinek. Naše ztráty na lidech i materiálu byly minimální. Rozumí se samo sebou, že jsem často využíval příležitosti a podíval se na rodný dům, který byl od letiště vzdálen jen několik minut letu. Tam mě zastihl

překvapující rozkaz k přeložení. Do Döberitzu. Nastane mi další trápení? Ne, byli jsme určeni jako ochrana státního aktu, během kterého přednesl Hitler známou řeč s nabídkou míru Anglii. Tehdejší nejvyšší vojenské velení zasáhla skutečná bomba. A obavy se zdály být oprávněné. Tehdy jsme byli schopni a ochotni se zaručit za Göringova slova, která byla později často opakována se zvýšeným rozhořčením, ať se jmenuje Meier, jestliže se nad Německem ukáže jediné nepřátelské letadlo.

Po vyznamenání velitelů armád v Krollově opeře propukla v celé branné moci vlna povyšování. Mne zasáhla 18. července povýšením na majora, mimo pořadí. Jako „pásový traktor“ jsem se ve 28 letech necítil příliš dobře. Tehdy jsme měli o štábních důstojnících ještě vžité představy, že se jim musí z kalhot řinout hnojivo. Ale na mém služebním postavení se nic nezměnilo. Vrátili jsme se z Döberitzu do Mönchengladbachu.

Když mi 1. srpna předával maršál Kesselring rytířský kříž za 17 sestřelů a mnoho hloubkových útoků, byli jsme právě na letišti v Pas de Calais, proti britskému pobřeží, odkud měl být za několik dní zahájen německý „Blitz“ - bleskový útok.

Kesselring měl svůj předsunutý velitelský stan na Cap Gris-Nez. Zatímco mi připínal rytířský kříž, přelétaly nás v menší výšce dvě stíhačky. „Co je to za stroje?“ „Spitfiry, pane maršále“ odpověděl jsem. Zasmál se: „První gratulanti...“

Začíná letecká bitva o Anglii

Na základě politické situace, resp. nemožnosti dosáhnout s Anglií dorozumění a ukončit válku, vznikl strategický úkol provádět do podzimu neustále sílící a v zimě 1940-41 vrcholící operace luftwaffe, nazvané „bitvou o Anglii“. Zahrnovaly v sobě následující plány:

1. Blokáda britských ostrovů ve spolupráci s vojenským námořnictvem. Útoky na přístavy a lodě, zničení mořských cest a vjezdů do přístavů.

2. Vybojování letecké nadvlády jako přípravy k invazi (akce Seelöwe Lvoun).

3. Porážka Anglie v absolutní letecké válce.

Při pohledu zpět můžeme dnes potvrdit, že německá luftwaffe při své tehdejší síle a technickém vybavení nebyla schopna splnit ani jediný úkol na ní kladený.

Proti tehdy asi 2 500 použitelným německým letadlům stálo na ostrovech připraveno podle německých odhadů okolo 3 600 britských strojů. Početní převaha měla být vyrovnána technickou převahou. Ani ta však, alespoň pokud se týká stíhaček, nebyla díky dlouhodobému plánování bezvýhradná. Me 109, která nebyla v letech 1935 až 1940 výkonnější než některé nepřátelské typy, ale udávala tón ve stavbě všech stíhaček, v žádném případě nevznikla na požadavek vedení luftwaffe. Naopak se na tento výtvor geniálního konstruktéra Messerschmitta zpočátku pohlíželo velmi nedůvěřivě a nechybělo mnoho, aby stíhačku zamítli. Její výkon byl zvýšen příliš pozdě. Kdyby bylo dodáváno větší množství již dříve - v prvních dvou letech války - převaha ve vzduchu mohla být pronikavější.

Starší stíhači z první světové války, kteří tehdy seděli na velitelství luftwaffe a měli prst „na knoflíku“, především ale sám Göring, měli patnáctiletou přestávku, během které prostě museli ztratit kontakt s rychle se vyvíjející technikou. Stále žili ve svých představách, že v leteckém boji je důležitá především manévrovací schopnost. Tuto vlastnost samozřejmě Me 109 při vysokém plošném zatížení a velké rychlosti neměl. Nemohli, nebo jednoduše nechtěli vidět, že pro moderní stíhačku je boj v zatáčkách jen výjimkou a že můžeme vidět, střílet a bojovat i v uzavřené kabině. Mimo jiných scestných představ se také domnívali, že velká startovní a přistávací rychlost Me 109 bude příčinou neřešitelných leteckých problémů. To vše se ovšem v praxi ukázalo jako zcela nepodstatné. Dnes to vypadá jako pověst ze šerého leteckého dávnověku. Ale žádné falešné naděje nám nedávali: i v začínající době

proudových stíhaček se nemělo nic změnit. Chyby mají tu vlastnost, že jsou nadčasové a stále se opakují.

Výroba německých stíhaček se proto rozbíhala jen vlekle a dosáhla nejvyššího bodu v době, kdy válka byla již prakticky ztracena. Počátkem roku 1940 byla měsíční výroba Me109 okolo 125 kusů. Když byl v úřadu generálního leteckého zbrojmistra Udet, nepřesáhla měsíční výroba 375 kusů. Roku 1942 opět klesla na 250 kusů. Milch ji v roce 1943 zvýšil na 1 000 kusů a v době Speera dosáhla měsíční produkce 2 500 kusů. To bylo na podzim roku 1944.

Koncem roku 1944 jsme vyráběli dvacetkrát více stíhaček než v době, kdy luftwaffe vstupovala do bitvy o Anglii. Kdyby byla produkce roku 1944 k disposici již v roce 1940, nebo alespoň v roce 1941, nemohla by být luftwaffe nikdy a na žádné frontě zbavena letecké nadvlády a celkový vývoj války by měl rozhodně jiný průběh. A této produkce bylo možno dosáhnout. Nebyla to ani otázka samotných osobností, které nesly odpovědnost za leteckou výzbroj. Byl to zásadní postoj německého velení k letecké válce, ke kterému musím ještě dodat několik slov:

Hitlerovo strategické myšlení bylo výlučně útočné. Jeho dosavadní úspěchy mu dávaly zdánlivě za pravdu a nepochybně ho v jeho představách ještě utvrzovaly. Ve vztahu k letecké válce ho musely tehdy fascinovat myšlenky italského generála Douheta. Představa, že je možné nepřátelskou moc zničit ze vzduchu, každý odpor zlomit strašlivým bombardováním, velmi vyhovovala jeho bleskové strategii války. Nepřítel musí být zničen včetně všech svých útočných prostředků dříve, než by mohlo dojít k vlastní obraně. První šéf štábu letectva, dosavadní generál armády Wever, který se v létě při pilotování letadla zabil, zastával stejné názory. Byl to německý Douhet nebo Rougeron. Souhlasil s Hitlerem a Göringem v záměru jednoznačně přenést těžiště německé luftwaffe na bombardéry. Stíhači hráli od počátku podřadnou roli. V určitém smyslu byli jen trpěni, bylo to nutné zlo, ústupek neoblíbené defenzívě. Luftwaffe byla pro strategickou koncepci panující v Německu především útočným nástrojem. V první řadě tedy potřebovala bombardéry. Jestliže tyto bombardéry - podle Douheta rozbíjející nepřátelskou leteckou moc na zemi překvapujícím náletem - by proti očekávání nemohly získat k útoku nutnou nadvládu ve vzduchu, pak musí být bombardovací útoky kryty stíhačkami. Šlo ovšem o nežádoucí eventualitu, protože by tím byl omezen tehdy již stejně nedostačující dolet operačních bombardérů a bombardéry by prakticky ztratily charakter strategického a válku rozhodujícího útočného prostředku.

Pak se nemohl nikdo divit, že podle německých úředních podkladů bylo z 1491 letadel, vyrobených v roce 1939, jen 449 stíhaček, tedy asi jedna třetina. Tento poměr se v roce 1940 ještě zhoršil v neprospěch stíhaček. Ze 6 618 vyrobených letadel bylo jen 1 693 stíhaček, tedy sotva čtvrtina. Nepříjemné bylo, že stíhači byli zatlačeni do pozadí nejen v dodávkách výzbroje,

ale i při přidělování nových pilotů. Z pilotů, které měl Göring v roce 1933 k dispozici k výstavbě celé luftwaffe, bylo v „černém" reichswehru ukrytých 300 starých pilotů z první světové války, popřípadě nově vycvičených letců a několik tuctů pilotů průzkumných letadel. Z nich museli být převedeni piloti k bombardérům. Po založení jednotek štuk, se počet stíhačů opět snížil. Od roku 1938 zakládal Göring jednotky bitevníků, vyzbrojené dvoumotorovými Me 110 s delším doletem. Měly se stát operační elitou luftwaffe. A opět museli odejít nejlepší stíhači.

Předběžně bych tu chtěl naznačit krátký vývoj, kterým se tyto experimenty v průběhu války ubíraly. Bitevník vznikl na základě správně určeného nedostatku Me 109, totiž z příliš krátkého doletu a tím odpovídajícího krátkého trvání letu. Určitě by bývalo lepší koncentrovat se všemi silami na odstranění tohoto handicapu v dalším vývoji, než vytvářet nové odvětví zbraně, které v rámci omezených technických a osobních možností mohlo být provedeno jen na úkor stíhaček a přitom přece jen bylo špatným řešením operativně správné myšlenky. „Zerstörer" Me 110 tyto problémy vůbec neřešil. Letecké vlastnosti Me 110 byly nižší než výkony všech moderních stíhaček. Jeho maximální rychlost byla se svými 460 kilometry nižší o 100 kilometrů než rychlost spitfiru. K tomu se ještě přidružovaly všechny zápory, které mají velká a těžká letadla v boji - malá obratnost, těžkopádnost při zrychlení, velký cíl při střelbě a snadné rozeznání na velkou vzdálenost. Všechny tyto zápory se projevily v bitvě o Anglii, což později podrobně rozvedu.

Také štuky, Ju 87, jejichž cenu obzvláště při podpoře armádních operací na východě nikdo nepopírá, se v bitvě o Anglii neosvědčily. Pravděpodobnost jejich zásahů a účinků bomb bylo velmi přeceněno. Brzy se ukázalo, že jsou schopny zasahovat bodové cíle, jako jsou lodi, železniční uzly, mosty, vozidla a podobně, ale k dosažení trvalejšího účinku je výhodnější „bombardovací koberec", dosažený vypouštěním bomb ze sevřené formace z horizontálního výškového náletu. Z hlediska obrany vznikl vážný nedostatek, když útočící štuky musely rozpustit formaci a proniknout nízko nad protiletadlové zbraně, čímž byly vydány na pospas jak dělům, tak stíhačkám. V důsledku nepopiratelné pomalosti byly jejich ztráty v bitvě o Anglii tak katastrofální, až musely být staženy z boje. Také k tomuto bodu doplním později podrobnosti.

Rozhodujícím faktorem pro tehdejší podceňování stíhačů v rámci luftwaffe byl vývoj stavby německých letadel. V letech 1935-1936 se konstruktérům stavbou Do 17 a He 111 podařilo vytvořit dva technicky dobré bombardéry. Byly dokonce rychlejší než tehdejší stíhačky Ar 65, Ar 68 a He 51. Uvědomíme-li si, jaké letecko-strategické záměry panovaly v německém velení, to jest přidělit stíhačům podřadnou roli, je jasné, že technický stav vývoje bombardérů ještě posílil tento názor. Jak mohou stíhačky ochránit bombardéry, když jsou pomalejší než jejich svěřenci? Stíhačky se prostě do strategického rámce

luftwaffe nehodily. Všichni souhlasili, že je jim možno svěřit místní leteckou obranu, vybojování letecké nadvlády na úseku fronty a případně i podporu pěchoty společně s bitevními letci. Stíhačky se však nepočítaly mezi strategické zbraně. Byly jen zbraní taktickou. Když pak němečtí stíhači v průběhu bitvy o Anglii dostávali strategické úkoly, všichni se divili, že nejsou schopni je plnit a hovořilo se o jejich „selhání".

Byl bych nerad, kdyby mi někdo špatně rozuměl. Nejedná se mi o to, abych někomu něco vyčítal, pomlouval, obžalovával nebo hájil. Jen bych rád vylíčil podmínky, za kterých se vyvíjela pro celkový průběh války tak důležitá bitva, považovaná mnohými dokonce za rozhodující, a to z pohledu stíhače, který svou zbraň miluje a ovládá a který ji nejen podle svých tehdejších, ale i pozdějších zkušeností z praxe považuje, na rozdíl od vyššího vedení luftwaffe, za velkou a rozhodující zbraň. Názor, který dnes na rozdíl od ' :' dřívějších dob nezastávám jen já sám.

Má snaha odejít od bitevních letců a stát se stíhačem, kterou jsem vylíčil v předešlých kapitolách, se snad ve světle tohoto postoje jeví pochopitelnější. Nebyl to rozmar, nebyla to jen letecká vášeň, která mě k tomu vedla. Bylo to zpočátku nejasné, ale stále vzrůstající vědomí, že stíhač v ovládnutí vzdušného prostoru hraje důležitou, ba rozhodující roli. Kdyby se Ernst Jünger ve strašlivých bitvách první světové války vzepřel jako osamělý bojovník a velitel úderné jednotky proti rozhodující úloze materiálu, kdyby považoval za rozhodující bojovou sílu jednotlivce, jak se to projevilo v nesčetných případech ve druhé světové válce, pak by také stíhač jako muž, ovládající a řídící jeden z nejdokonalejších a nejkomplikovanějších výrobků novodobé techniky, představoval nejčistší a nefalšovaný typ osamělého bojovníka.

V dnešní době se voják stává stále více nástrojem moderní válečné techniky. Stíhač bude jednoho dne veden ze země a bude pronásledovat mnohonásobnou rychlostí zvuku ve stratosféře nosiče atomové bomby na vzdálenost několika set kilometrů. Technika se tím ale nesmí stát samoúčelnou. K úspěchu může přivést vysoce vyšlechtěnou stíhačku jen bojovým srdcem vedený útočný duch.

Takový byl tehdy duch německých stíhačů. Ale skutečnost vypadala jinak. Cítili jsme se jako nevlastní děti luftwaffe a také jsme jimi byli. Zdá se to být nepochopitelné, vždyť v nejvyšších velitelských kruzích měli velký vliv mnozí vynikající stíhači z první světové války. Nezáleželo snad na nich, aby dávali přednost vlastní zbrani? Stal se ale pravý opak. Nejen proto, jak se ukázalo, že nebyli schopni sledovat technický vývoj a upjali se k dávno překonaným představám, ale snad k tomu přispěl i generační problém.

První rok války do určité míry potvrdil strategický názor německého vedení, že stíhači představují určitou kvantitu v nedbalkách. Jak v Polsku, tak ve Francii bylo nepřátelské letectvo ničeno spíše na zemi, než poraženo ve vzduchu. Ale

přesto se ukázalo, že luftwaffe to proti RAF nebude mít snadné. Na začátku bitvy se stejně jako ve francouzském tažení ukázalo, že Angličané mají početně silné, na základě náskoku v radarové technice lépe vedené a především také personálně a bojově vynikající letectvo.

Již ve druhé fázi bitvy o Anglii byly proto německým stíhačům přidělovány úkoly daleko přesahující rámec, který jim byl v luftwaffe určen. Měli ve velkých leteckých bitvách porazit anglické stíhače, aby pro následující bombardování vybojovali jasnou nadvládu ve vzduchu.

Nerad bych rozhodoval, který ze tří strategických cílů byl vyhlédnut k vybojování nadvlády: totální blokáda ostrovů, invaze, nebo porážka Anglie podle Douhetova konceptu. Dokonce pochybuji, že to bylo zcela jasné samotnému velení, protože v průběhu bitvy proti Anglii byl kladen důraz hned na první, brzy na druhý nebo třetí cíl.

To operaci nikdy neprospělo a vlastně to vůbec neodpovídá německému způsobu vedení boje. Na otázku po důvodu tohoto jednání mohu jen odpově-dět, že v této době německé vedení vůbec nemělo jasný plán, jak ve válce. pokračovat. Hitlerovy cíle byly již od začátku na východě. A válka s Anglií pro něho nebyla nic víc než nezbytné zlo, se kterým se bude muset vyrovnat.. Bezpochyby ale nevěděl jak.

Ve vojenském vedení se ozvalo dost hlasů, které odmítaly útok na Anglii již proto, že podle jejich názoru by pouhé obsazeni ostrovů nedonutilo britské impérium ke kapitulaci, a protože obrana celého kontinentu včetně Anglie proti anglo-americké námořní a letecké síle by byla trvale neproveditelná.

Další, velmi pozoruhodný názor byl ten, že nastávající letecká ofenzíva proti Anglii by nepříteli jasně ukázala, kde jsou hranice a slabiny luftwaffe a že bychom se zbavili silných vojensko-politických trumfů, které mělo Německo tehdy v rukou.

Místo toho, abychom vyložili karty na stůl, bylo by snad býválo lepší útočit na Anglii jen v okrajových oblastech a odříznout jí velmi důležité životní tepny uzavřením Středozemního moře od Gibraltaru až po Suezský kanál. Taková operace, namířená a koncentrovaná na slabý bod nepřítele, by musela být úspěšná, neodhalila by skutečnou sílu nebo slabost luftwaffe a mohla mít velký vliv na další průběh války.

Hitler rozhodl jinak. V tomto rozhodnutí ho podporoval hlavně Göring, který při vyslovených pochybnostech některých velitelů armád nebo jiných částí branné moci používal vůči Hitlerovi klasický argument:

„To právě se svou luftwaffe udělám."

Tak v letních týdnech roku 1940 putovaly 2. a 3. letecké armády ke kanálu. Moje grupa, III. JG 26, byla umístěna na dobře maskovaném letišti u Guines. Velitelem JG 26 byl tehdy major Handrick. Eskadra podléhala Jafü 2, pod velením von Döringse, podléhající II. leteckému sboru (Lörzer) a ten 2. letecké

armádě (Kesselring). Svazům 3. letecké armády, shromážděným v prostoru Cherbourgu a Le Havru, velel polní maršál Sperrle. Nástup proti všemu očekávání proběhl bez jakéhokoli nepřátelského ohrožování. Zdálo se, že nepřítel koncentruje své síly k obraně.

Tímto nástupem skončila 24. července 1940 první fáze bitvy o Anglii. . Bojové úkoly se v té době soustředily proti britskému dopravnímu a vojenskému námořnictvu. Již brzy po začátku války byly ze severoněmeckých prostorů a po obsazení Norska také odtamtud podnikány jednotlivé bombardovací útoky na anglické válečné lodi v severoanglických přístavech a to bez stíhacího doprovodu. K těmto úkolům se výborně hodil dvoumotorový střemhlavý bombardér Ju 88, který ale ještě nebyl v dostatečném počtu zařazen do výzbroje. Proto se dostavily jen malé úspěchy. Senzaci způsobilo potopení mateřské letadlové lodi Arc Royal, ale po propagandistickém využití této zprávy se ukázalo, že tento omyl způsobilo špatně pochopení hlášení. Podle výslovného Hitlerova rozkazu nebylo možné napadnout v doku

popravovanou bitevní loď Repulse. Chtěl totiž za každou cenu zabránit tomu, aby na Anglii padla jediná německá puma. Letecké útoky se musely omezit na výlučně vojenské a námořní cíle. Současně byly intenzívní průzkumnou činností shromažďovány podklady pro kartotéku cílů válečně důležitých objektů na ostrovech.

Od počátku válečného tažení se rozmnožily útoky luftwaffe na obchodní loďstvo, aby ve spolupráci s válečným námořnictvem odřízlo nepřítele od životně důležitého dovozu. Letecké útoky na anglické zásobovací loďstvo, prováděné se stíhací obranou i bez ní hlavně před východním pobřežím Anglie, a zaminování přístavů nemělo pronikavější úspěch. Útoky byly vedeny příliš malými silami, poněvadž většina sil luftwaffe byla ještě vázána ve francouzském polním tažení.

Po jeho vítězném skončení byly učiněny první váhavé přípravy k invazi do Anglie, tak zvaný plán Seelöwe (Lvoun). Byly rozšiřovány tak dlouho, dokud nepřišla z Anglie odpověď na Hitlerovu mírovou nabídku z 19. července. Ale i pak projevoval Hitler pozoruhodně malý zájem o tuto akci.

Armáda, které příslušelo obsazení ostrovů, žádala od válečného námořnictva přípravu nutného lodního prostoru a provedení přistávacích operací. Akce se měla zúčastnit armáda i válečné námořnictvo, ale obě složky byly z různých důvodů proti uskutečnění a byly ochotny se zúčastnit za předpokladů, které mohla splnit jen luftwaffe. K mnohým pochybnostem a námitkám generálů a admirálů přistoupily ještě zevrubné úvahy v rámci celkového vedení války, jejichž příčinou byl Jodl, který varoval Hitlera před velkým, rizikem invaze. Generál Warlimont poznamenal k Liddellu Hartovi: „Hitler byl viditelně připraven tyto námitky přijmout." A generál Blumentritt podle téhož pramene definoval názory v armádě slovy: „Dívali jsme se na to celé jako na nějaký druh

válečné hry.“ Pro luftwaffe a především pro stíhače to bylo ale úplně něco jiného. Tento úkol pro formu zůstal, třebaže již bylo dávno po bitvě. Akce, která měla posloužit ve druhé fázi bitvy o Anglii 24. července k přeskoku kanálu, nebyla nikdy zahájena. 17. října ji Hitler s konečnou platností odtroubila pohřbil v archívech armádního štábu.

Druhá fáze bitvy o Anglii, od 24. července do 8. srpna 1940, byla vybojována hlavně stíhači. V den jejího zahájení jsem poprvé letěl se svou grupou nad Anglií. Nad nejvzdálenější částí ústí Temže jsme se setkali v mohutných bojích se spitfiry, zajištujícími konvoj. Utkal jsem se v čele štábního roje se dvěma roji spitfirů, na které jsme z výhodného převýšení zaútočili. Usadil jsem se za levým vnějším strojem, který jsem zasáhl druhou dávkou z pravé zatáčky. Angličan se převrátil na křídlo a skoro kolmo padal k zemi. Sledoval jsem ho, až kolem mě přeletěla odhozená kabina, a viděl jsem vyskakovat pilota. Stroj pokračoval v pádu, dokud nenarazil na vodní hladinu. Padák se neotevřel.

Moderní typ Vickers-Supermarine Spitfire měl sice o 20-30 kilometrů menší rychlost, ale v točeni byl nepochybně lepší. Angličané tehdy ještě používali převážně zastaralé Hawker Hurricany, které se s Me 109 v rychlosti ani stoupavosti nemohly měřit. Jednoznačně lepší byly i naše zbraně a munice. Další výhodou se ukázaly být naše motory, vybavené vstřikovacími pumpami, kdežto Angličané měli karburátory, které způsobovaly při negativní odstředivé síle výpadek motoru. Jestliže byli angličtí piloti pronásledováni, pokoušeli se většinou vzdálit se obratem půl výkrutu, půl lopingu, zatímco my jsme je mohli dostihnout průletem příčnou osou na plný výkon, s vytřeštěnýma očima.

V tomto prvním boji jsme ztratili dva stroje. To bylo hořké, i když jsme současně zaznamenali tři sestřely. RAF, o tom nikdo z nás nepochyboval, byla vážným soupeřem.

Boj na život a na smrt

Od tohoto okamžiku byly německé stíhačky u kanálu v neustálém boji. Bojovalo se dvakrát - někdy i třikrát - denně. „Volné stíhání nad jihovýchodní Anglií," zněl obvyklý rozkaz. Fyzické a psychické zatížení pilotů bylo obrovské. Ale i pozemní personál a stroje museli ze sebe vydat vše.

Po startu se jednotka shromáždila ve výši 5 000 - 6 000 metrů. Ve snaze převýšit soupeře probíhaly letecké bitvy ve stále větších výškách. I v 9 000 metrech a výše, tedy již na pokraji stratosféry, jsme mohli vidět britské a německé stíhačky, většinou však pouze jejich kondenzační stuhy.

Od startu až k přeletu kanálu na nejužším místě jsme potřebovali asi půl hodiny. Při taktické době trvání letu 80 minut nám na vlastní boj zbývalo asi 20 minut. Tím se náš dosah snížil natolik, že německé stíhací jednotky, umístěné v Pas de Calais a na poloostrově Cotentin mohly bojovat jen v jihovýchodní části ostrova. Z obou jmenovaných míst startu s akčním rádiem asi 200 kilometrů se dosah německých stíhaček protínal asi v prostoru Londýna. Co leželo dál, bylo pro nás prakticky nedosažitelné. V tom byla nejcitlivější slabina našeho útoku. Pro místní leteckou obranu, pro kterou byly stíhačky původně postaveny, tenkrát dvousetkilometrový akční dosah plně dostačoval.

Válka ve třetím rozměru má vlastní zákony. Vznikly z nástroje a s nástrojem, který řídí člověk: letadla. Jakmile bylo jednou přizpůsobeno potřebám války, a to již v první světové válce, stali se muži, kteří letadlo ovládali, příslušníky armády. Dali letadlo do služeb strategie, která se od dob bitev u Cannae a Marathonu příliš nezměnila. Stejně jako při převratných objevech válečné techniky, jako byl vynález střelného prachu, zadovek nebo tanků, armáda věřila i v případě letadla, že získá k dispozici nový, možná obzvláště důležitý, ale v rámci dosavadních strategických pojmů přece jen ne rozhodující prostředek.

Že podmanění vzduchu člověkem znamená pro vedení války krok do neznámé oblasti, že v letadle se nabízí daleko víc než jen nová pomocná zbraň pozemní armády, že letecká válka je zcela odlišná a nezávislá na dosavadních formách války na souši a na moři, ale naopak je čím dál více ovlivňuje, to tenkrát nikdo ani netušil. A mnozí to nepochopili ještě dlouho v průběhu druhé světové války. Jen pro generaci, která s letadly vyrůstala, byly tyto poznatky samozřejmé.

Existuje válka ve vzduchu, válka ze vzduchu a válka proti vzduchu. Válka ve vzduchu není samoúčelná, ale je hlavní součástí boje o opanování vzdušného prostoru nebo přinejmenším místní a časové letecké převahy. Je to neodmyslitelný předpoklad pro všechny větší operace na zemi, na moři a ze vzduchu. Válkou ze vzduchu jsou všechny válečné akce, namířené prostřednictvím letadel nebo létajících prostředků přímo nebo nepřímo proti zemi říká nebo moři. Válka proti vzduchu zahrnuje všechny prostředky protiletecké obrany od protiletadlového dělostřelectva a organizaci radarů až k aktivní a pasivní protiletecké obraně.

V bitvě o Anglii měla být poprvé v dějinách nasazena letecká moc ve velkém rozsahu strategické letecké války. Nositelem strategické letecké války je bombardovací letectvo. Zahájení bitvy však nebylo kupodivu provedeno bombardéry, ale jen k taktickým úkolům vyhlédnutými stíhačkami. Předpokládejme, že by přítomnost německých stíhaček nad Anglií přitáhla britské stíhačky do prostoru pro nás dosažitelného, kde měly být ve velkých leteckých bitvách zničeny. Přestože v naší operační oblasti zůstával jen malý cíp anglické země, doufali jsme, že se nám podaří vybojovat leteckou nadvládu nebo aspoň dostačující leteckou převahu nad celou oblastí britských ostrovů, tec které pak budou vystaveny útokům německých bombardérů. Vše bylo jinak. Naše stíhací eskadry odstartovaly. První očekávané letecké bitvy byly vybojovány. Obě strany v nich utrpěly těžké ztráty. Přesto by po vzhledem k německé převaze při dalším pokračování s určitou jistotou vedly k očekávanému cíli. Ale daleko dříve, než situace došla tak daleko, Angličané stáhli své stíhačky z prostorů, kam jsme dolétli. V boji zeslabené letky RAF vyklidily své pobřežní základny a používaly je nyní jen k mezipřistání a k nouzovým přistáním. Soustředily se kolem Londýna, aby zde čekaly na první bombardovací útoky. Tím se vyhnuly válce ve vzduchu. Němečtí stíhači se ocitli v situaci psa na řetězu, který by se rád vrhl na nepřítele, kterého však nemůže napadnout pro nedostatečnou délku řetězu, na kterém je přivázán.

Pokud se soupeř tímto způsobem držel v pozadí, nemohli jsme svůj úkol splnit. Označení „volavky“ bylo tedy přiléhavé pro těch několik bombardérů m a štuk, které jsme brali s sebou při našich útocích. Teprve s bombardéry se objevila možnost války ze vzduchu. Britské velení se tomu snažilo zabránit. Proto opět zapojilo do bojů svoje stíhačky. Ale boje nebyly ani zdaleka tak přitažlivé, jak nám německé velení slibovalo.

V úvodních leteckých bitvách byli Angličané v nevýhodě vzhledem k sevřeným bojovým formacím. Už od španělských dob jsme vyráželi do boje v roztažených formacích, v nichž létaly jednotlivé dvojíce, roje a letky d daleko od sebe a mimo to byly výškově členěny. Tato sestava měla řadu si předností: pokrytí velkého prostoru, uvolnění jednotlivých pilotů, kteří d mohou věnovat větší pozornost nepříteli než dodržování formace, možnost iniciativního řešení

i pro nejmenší jednotky bez ztráty koncentrovaného spojení, možnosti pozorování těsně letící formace a především lepší rozhled.

Hlavní zásadou leteckého boje je možnost první spatřit nepřítele, podobně jako se lovec snaží zaujmout polohu k přesné ráně, aniž by byl sám viděn. To ovšem Angličané věděli stejně dobře jako my. Rychle poznali výhody naší formace a přizpůsobili se. Nejdříve zavedli „Charlies“ - my jsme tomu říkali „dřevěné oči“. Bylo to výškové zajištění, vysoko vzadu a po stranách umístění pozorovatelé, kteří na rozdíl od formace letěli jednotlivě a za sebou. Nakonec úplně převzali tvary naší bojové formace. Prosadila se mezitím po celém světě a dodnes zůstává prakticky nezměněná. Na jejím zavedení měl rozhodující podíl Werner Mölders.

Angličané měli od počátku mimořádný a během celé války námi nevyrovnaný náskok: radarovou naváděcí sít. Byla pro nás a naše velení vysloveně překvapením a to velice trpkým. Angličané měli na tehdejší dobu výkonný radarový systém, který britskému velitelství stíhacího letectva dodával úplné velitelské podklady. Tak naváděli britské stíhače ze země až k útoku na německé svazy.

My nic podobného neměli. Nepřítel byl tehdy při používání zaměřovací techniky daleko před námi. Nebylo to způsobeno převahou britské vědy a techniky. Naopak, první úspěch v rádiové technice byl ve druhé světové válce zaznamenán na německé straně. Když RAF hned 4. září 1939, tedy den po anglickém vyhlášení války, marně zaútočila na Wilhelmshafen, vletěl svaz britských bombardérů 18. prosince 1939 do Německé zátoky se stejným cílem. Tehdy byl ale zjištěn přístrojem Freya, u něhož probíhaly prověřovací pokusy, tak brzy, že německé stíhačky a bitevníci svaz letící bez ochrany skoro úplně zničily a zabránily tak bombardování. Po tomto včasném radarovém varování britské bombardéry bez doprovodu již nikdy nelétaly.

Jednoznačněji již nemohla být dokázána nutnost vlastnit proti náletům vysokofrekvenční přístroj. Ale vzhledem k myšlenkám na útok mu německé velení nevěnovalo sebemenší pozornost. Možnost spojeneckých bombardovacích náletů na Německo se vůbec neočekávala. Proto jsme se dočasně spokojili sestavením menšího přístroje Freya s dosahem jen 120 kilometrů bez měření výšky podél německého a později i holandského pobřeží.

Britské velení se naproti tomu vrhlo při smrtelné hrozbě, která vznikla po porážce Francie - nikdo to nevyjádřil pronikavěji než Churchill ve svých pamětech - se zoufalým úsilím na vývoj a dokončení radarové techniky. Dostavily se pozoruhodné výsledky. Naše svazy byly zjišťovány již při soustředování nad Pas de Calais a radarové oči je nepustily. Každý náš pohyb se promítal na skoro neomylném radarovém štítku v britské centrále pro navádění stíhačů a na základě těchto praktik bylo velitelství stíhacího letectva schopno nasadit své stroje do boje na nejvhodnějším místě a v nejpříhodnější dobu.

My jsme byli v boji odkázáni na své lidské oči. Britští stíhači se mohli spolehnout na mnohem jistější a daleko vidoucí oči radaru. Naše rozkazy k útoku byly staré asi tři hodiny, než jsme se setkali s nepřítelem, britské jen několik sekund. Tolik bylo zapotřebí po obdržení nejnovějšího hlášení o situaci prostřednictvím radaru k předání odpovídajících rozkazů k útoku jednotkám, které byly právě ve vzduchu.

Další mimořádnou předností Angličanů bylo, že naše útoky, především bombardérů, směřovaly hlavně do těžiště britské obrany. Neměli jsme možnost, jako později spojenci při útocích proti říši, hledat slabá místa obrany a měnit směry náletů, brzy z tohoto, brzy z jiného směru. Nezbývalo nám nic jiného než čelně naběhnout na výborně organizovanou a rozhodně vedenou obranu.

K tomu přistupovala ještě skutečnost, že RAF bojovala nad vlastním územím. Sestřelení a na padáku seskočivší letci mohli být okamžitě znovu nasazeni do boje. Naši se zatím dostali do zajetí. Angličané s poškozenými stroji většinou ještě dolétli nad vlastní základny nebo nouzově přistáli, zatímco nám dosti často k totálnímu zničení stačilo jen poškození nebo dokonce jen nedostatek pohonných hmot.

Svou roli sehrály i morální aspekty. Zoufalá vážnost situace probudila v anglickém národě všechnu energii, která byla cílevědomým vedením zaměřena k jedinému cíli: odrazit německý útok, ať to stojí cokoliv.

A tak již po prvních týdnech útoku bylo zřejmé, že navzdory dobrým úspěchům v sestřelování, nedosáhneme touto cestou vytčeného cíle - zajištění dostatečné letecké nadvlády. Německé velení, jemuž stejně nebylo úplně jasné, čeho chce docílit, začínalo ztrácet jistotu. Vydalo nám rozkaz, abychom v přízemním letu napadli anglické letecké základny. Letiště byla chráněna četnými středními a lehkými protiletadlovými děly. Poznali jsme i novou obranu: drátem řízené přehradné rakety, vystřelené během našeho útoku a padající pomalu na padácích, které účinně bránily nižší výšky nad letištěm. Letadla byla mistrně skryta, takže skutečný počet zničených letadel nebyl úměrný útoku.

V téže době jsme létali také jako krytí útoků štuk a bombardérů na lodní cíle a konvoje. Vhodná příležitost, napadat pro britské zásobování tak životně důležité konvoje pod ochranou u kanálu umístěných stíhacích eskader, neměla zůstat nevyužita. Přitom se ale zřetelně projevila pomalost Ju 87. S bombami upevněnými na křídlech nalétávaly k útoku nejvýš rychlostí 2S0 kilometrů. A protože nalétávaly jen ve výši mezi 3 S00 a S 000 metry, vábily k sobě Hurricany a spitfiry jako med mouchy. Ochrana vyžadovaná pro takovéto lety nebyla valná a těžkostí stíhačů v dané situaci nesmírné Angličané brzy rozpoznali, že štuky, jakmile opustí svaz, aby jednotlivě napadly cíl, jsou prakticky bezbranné tak dlouho, pokud se opět neshromáždí. Podnikli jsme mnoho pokusů, abychom ten zlý stav napravili. Sledovat štuku při útoku bylo pro naše mnohem rychlejší stroje bez brzd právě tak nemožné, jako rozdělení

doprovodných stíhaček do různých výšek mezi místem zahájení náletu a cílem. Ztráty Ju 87 stoupaly nálet od náletu.

To nám stíhačům vyčítali. Štuky byly pro německé letecké velení Kolumbovým vejcem. Nepocházely z hnízda říšských ptáků, ale z Nového světa. Přivezl je Udet a jiní experti. Malá štuka, rychlá, pohyblivá, nejlépe přizpůsobená k útokům na malé cíle, byla původně zkonstruována v USA jako letadlo pro mateřské letadlové lodi. V Německu se štuka ujala s nadšením proto, že slibovala při malé spotřebě materiálu a sil velké úspěchy. Přesné jednotlivé útoky na bodové cíle místo masových útoků na plošné cíle - to byla deviza německé bombardovací strategie. Největší účinnost při malé spotřebě materiálu. Tento požadavek odpovídal surovinové situaci, která se v prodlužující válce stávala hrozivou. Tehdejší šéf generálního štábu luftwaffe, generálplukovník Jeschonnek, byl horlivým zastáncem této myšlenky. Na jaře 1939 řekl před generálním štábem: „Musíme šetřit, ani ne tak penězi jako materiálem."

Zdálo se, že štuka tento problém vyřeší. Vznikl Ju 87, který významně přispěl ke zdaru bleskového vítězství v Polsku a Francii, i když jen proti poměrně bezvýznamné obraně. Dokazoval svou cenu jako taktická zbraň pro podporu pozemních sil a zvlášť v boji proti tankům až do konce války. Ale v bitvě o Anglii se neosvědčil.

Vzdát se této myšlenky však německé velení nepřinutila ani série neúspěchů. Přestože se v bavě o Anglii jasně ukázaly hranice možností štuky, byla vina za citelné ztráty připsána na vrub doprovodných stihačů. Ti prý zklamali, a ne plánovači, kteří mezitím podřídili skoro celou výrobu středních a těžkých bombardérů myšlence střemhlavých bombardérů. Nejenže udělali krok k dvoumotorovým štukám Ju 88 a Do 217, ale požadovali tuto schopnost u všech bombardérů, dokonce u čtyřmotorového He 177. To znamenalo odpovídající pevnost, vybavení vzdušnými brzdami, zaměřovačem pro střemhlavé nálety, automatickým vybíráním letu po útoku a tak dál. Touto nemohu to nazvat jinak - zbloudilostí, byl rozhodujícím způsobem narušen vývoj a výroba německého dálkového bombardéru. Známý severoamerický letecký expert Alexander P. de Seversky tvrdil, že na začátku války by čtyřmotorový bombardér, „který by operoval 800 kilometrů západně od Irska, způsobil ne méně než poloviční ztráty spojeneckých lodí." Jeho názor: „Šťastnou náhodou si dal Hitler dálková letadla vymluvit...", musíme doplnit: „...nadšen strategickou myšlenkou štuk". Ta měla být uskutečněna výrobou He 177. K tomuto problému se ještě vrátím na jiném místě.

Následující, třetí fáze bitvy o Anglii, měla různé cíle. Poté, co se osamoceným stíhačům nepodařilo vybojovat leteckou nadvládu, byl vydán bombardérům rozkaz zaútočit na britské základny stíhaček a závody na.výrobu letadel a motorů. Zatímco bombardéry útočily především na Portsmouth a Portland a

mnoho dalších cílů na východním pobřeží Anglie a Skotska, pokračovaly naše útoky na lodě a volné stíhání.

Útoky na britské základny stíhaček neměly předpokládaný úspěch. Nehledě k tomu, že to byla čistě náhoda, byla-li postižená squadrona právě v době útoku na letišti. V žádném případě nedostačoval počet shozených bomb.

Rozjezdové dráhy a budovy byly většinou jen lehce poškozeny a často opraveny již během noci tak, aby se znovu mohly používat. V leteckém štábu ale někdo po hlášení zúčastněných bombardérů nebo eskader štuk vzal tato hlášení do jedné ruky a do druhé tlustou červenou tužku a vyškrtl postiženou squadronu ze situační mapy. Již neexistovala. Neexistovala ovšem pouze na naší mapě. Přehnané byly i počty hlášených sestřelů stíhači a bitevními letci, jak se ve velkých bitvách stávalo často na obou stranách. Tak se stalo, že podle berlínských výpočtů jednoho dne již nebyl v Anglii jediný stíhač, zatímco my jsme byli od vybojování letecké nadvlády ještě hodně daleko. Jedním z hlavních důvodů byl nedostatečný dolet Me 109, který určovali dosah bombardérů v oblastech ovládaných britskými stíhači. S odhazovatelnými přídavnými nádržemi, které byly později zavedeny ve Španělsku, se dosah Me 109 zvýšil z původních 200 kilometrů na 300. Tak jsme denně znovu útočili proti britské obraně a proráželi jsme ji se značnými ztrátami, aniž bychom se ale podstatně přiblížili vytčenému cíli.

Nedostatek jasných úspěchů, stále se měnící a přitom žádné ctižádostivé cíle, situace špatně odhadnutá velením a nespravedlivé výčitky, byly při neustálém tělesném i duševním vypětí pro nás, stíhače, zdrcující. Hádali jsme se s velením, s piloty bombardérů, s piloty štuk, s bitevními letci a i mezi sebou. Viděli jsme mizet ze svých řad jednoho kamaráda za druhým, staré, osvědčené bojovníky. Neuplynul jediný den, aby při společném jídle nezůstalo některé místo prázdné. Objevovaly se nové obličeje, seznámili jsme se s nimi, až se jednoho dne tito letci také nevrátili: sestřeleni v leteckém boji nad Anglií.

V těchto dnech jsem se často stýkal s mladším bratrem Wilhelmem. Byl jako pobočník velitele oddělení flaku v naší blízkosti. Nejmladší z nás čtyř, Paul, byl právě ve stihačském výcviku. Starší, Fritz, se právě rozmýšlel přejít od flaku ke stíhačům. Také Wilhelm se brzy rozhodl ke stejnému kroku, takže jsme se nakonec všichni čtyři stali stíhači a tři z nás dokonce u stejné eskadry. S Wilhelmem jsem tenkrát o tom docela otevřeně hovořil, že to tak nemůže dlouho vydržet. Mohli jsme si na prstech spočítat, kdy bude kdo na řadě. Logika počtu pravděpodobnosti ukazovala každému z nás, že po určitém počtu bojových letů svíčka dohoří. Někomu dohořela dřív, někomu později.

Výčitky shora byly stále nesnesitelnější. Měli jsme pocit, že nám křivdí, děláme co děláme. Doprovod přinášel sebou problémy, které jsme museli řešit v tvrdém boji. Bombardérům byl nejmilejší, jako ostatně již ve Španělsku, tak zvaný bezprostřední doprovod, při kterém byl svaz bombardérů neustále

oblétáván dvojicemi stíhaček, létajících neustále se měnícím kursem. Přítomnost a pohled na přítomnost bránících stíhaček dával samozřejmě bombardérům velký pocit jistoty. To byl ovšem omyl, protože i stíhač může tuto čistě obranou úlohu vyřešit jen útočným způsobem. Nesmí na útok čekat, protože tím ztrácí výhodu jednání. Stíhač musí boj ve vzduchu vyhledávat, útočit a sestřelovat. Bombardér má tomuto boji zamezit, nebo se defenzívně tak prosadit, aby mohl splnit svůj úkol, válku ze vzduchu. Tato zásadně rozdílná mentalita na sebe přirozeně ve spolupráci bombardérů se stíhači tvrdě naráží. Slova, kterými Richthofen v první světové válce načrtl úkoly stíhačů nám zní, jako by je vyslovila naše srdce *a - cum grano salis* platí se zřetelem k okolnostem dodnes: „Stíhači se mají v jim svěřeném úseku pohybovat tak, jak se jim hodí. A jakmile zahlédnou nepřítele, tak zaútočí a sestřelí ho. Všechno ostatní je nesmysl."

My stíhači jsme v každém případě letěli před bombardovacími eskadrami, prováděli jsme „volné stíhání cestou a v cílovém prostoru", zajišťovali bombardérům když ne přímo pocit bezpečí, tak skutečně velké ulehčení a nejlepší ochranu. Kompromis mezi těmito dvěma skutečnostmi představoval tak zvaný „vzdálený doprovod", kdy jsme sice byli na dohled bombardérům a mohli jsme zaútočit na nepřátelské stíhače, kteří pronikli třeba jen do blízkosti bombardérů. Mimoto jsme létali „stihačské přebírání". Stíhací letky nebo grupy létaly až k anglickému pobřeží a chránily před nepřátelskými stíhačkami často rozptýlené a oslabené vracející se bombardovací svazy. Mimoto pod ochranou stíhaček konala svou službu námořní záchranná služba s vodními letadly nebo čluny a zachraňovala piloty, kteří bud na vodě nouzově přistáli, nebo do ní seskočili. Zní to skoro jako pověsti, ale tato letadla skutečně vylovila mnoho německých i anglických pilotů dokonce z temžské zátoky, z cizího a nanejvýš nepříjemného prostředí. Z mnohých našich pilotů se časem stali zkušení plavci v kanálu.

Bylo pro mne zajímavé zjistit po válce v rozhovorech s britskými a americkými letci, že měli stejné potíže s doprovodnými lety. Co jsme protrpěli v roce 1940 my, prožili skoro stejným způsobem v průběhu velkých denních náletů proti říšskému území v letech 1943 až 1945. A názory, které zastávali stíhači i bombardéři, byly úplně stejné.

Tyto doprovodné úkoly měly vlastně provádět bitevní stroje (Me 110). Tato zbraň byla přece vybudována pro úkoly, které stíhači vzhledem k nedostatečnému doletu nemohli provádět. Ale brzy se ukázalo, že Me 110 je k tomu ještě méně způsobilý než Me 109. Často se musely před britskými stíhačkami bránit obranným kruhem, ve kterém se pomalu stahovaly, nebo ze kterého jsme je museli vysekávat. Pomalu to došlo tak daleko, že jsme museli létat ochranu bitevníkům, záležitost, která přestávala mít smysl. Bylo by bývalo lepši stáhnout Me 110 z bojů. Těžké rozhodnutí, ke kterému se ale dospělo mnohem později, teprve po vzrůstajících ztrátách.

Situace nad kanálem nebyla nijak růžová. Náhle jsem byl povolán k rozhovorům do Karinhallu. Odletěl jsem do Berlína a pak mě štábní úřad dopravil autem do sídla říšského maršála, uprostřed nejkrásnější venkovské krajiny. Německo nabízelo pohled na nejhlubší mírovou dobu. Válka se sotva dotkla denního života domoviny.

Nálada v berlínských štábech a úřadech nebyla nijak zaražená. V pečlivě udržované velkorysé atmosféře Karinhallu jsem se mezi sebejistými a důvěrou naplněnými generály a důstojníky generálních štábů, kdy všichni byli plni pochopení a ochotní kdykoliv pomoci, cítil se svými starostmi a pochybnostmi na úplně falešné adrese. Po všeobecné rozpravě o situaci zatáhl Göring Mölderse a mne do dlouhého rozhovoru. Uvedl jej předáním zlatého pilotního odznaku s brilianty a uznáním našich úspěchů. Pak ale říšský maršál dal najevo svou nespokojenost s našimi dosavadními výkony a energicky vyžadoval jejich zvýšení. Měl připraven i vlastní plán, aby zvýšil údajně chybějící útočný elán. Chtěl radikálně omladit velitelský sbor stíhačů.

Na začátku války byla všechna velitelská místa obsazena staršími důstojníky, mnohdy ještě z první světové války. Ale již během francouzského polního tažení se ukázalo, že na ně kladené letecké požadavky prostě nemohou splňovat tělesně ani duševně. Proto skoro všechny odvolali. Dále chtěl Göring předat velení eskader úspěšným mladým stíhačům. Začal s Möldersem a se mnou a jmenoval nás komodory eskader.

Já jsem s tímto jmenováním nebyl vůbec a také jsem to Göringovi nebojácně řekl. Moje grupa mi dělá velkou radost, odpovědnosti mám dost ale především se obávám, že budu přivázán k zemi a nebudu moci tak často létat. „Uklidněte se," řekl mi Göring a vysvětloval mi, že to je právě smysl tohoto opatření, aby nyní vedl ve vzduchu komodor, jako se to provádí již u letek a grup. A komodorem musí být současný nejúspěšnější stíhač.

Prosadí se tento revoluční zásah do vojenských tradic? Tak se dostanou mladí, v bojích a vedení menších jednotek osvědčení důstojníci stíhacího letectva na vysoká a odpovědná velitelská místa. Kdo jednou zklame, nemůže vydržet. Vcelku se ale ve stále tvrdším způsobem vedené válce ukázalo, že velitel eskadry je uznáván jen tehdy, když od své jednotky nevyžaduje nic, co sám v boji nedokáže. Omlazením velitelského sboru létajících jednotek udělali stíhači první krok. O dva roky později je po překonání silného odporu následovali i bombardéři.

Nevěřil jsem úplně Göringovu ujištění, že nebudu omezován v bojových letech. Byl jsem nedůvěřivý a rozmrzelý. Když se mě Göring při loučení ptal, mám-li ještě nějaké přání, řekl jsem: „Ano, pane říšský maršále: zůstat velitelem grupy." To odmítl.

Při společném návratu jsme se s Möldersem bavili o tomto rozhovoru. Mölders byl tehdy po svých zářivých úspěších na Západním valu, ve fran-

couzském tažení a nad Anglií nejúspěšnějším německým stíhačem. S malým odstupem jsme následovali Wieck, Balthasar a já. I když byl Mölders vynikající stíhač, byly jeho skutečné schopnosti a ambice spíš v oblasti taktiky a organizace. V žádném případě nesdílel můj odpor proti Göringovu plánu, který odpovídal jeho přáním a sklonům. Vzpomínal na doplňující se dvojici štíhačů z první světové války - Richthofen a Bölcke -, z nichž první byl nejúspěšnějším stíhačem, ten druhý velmi dobrý taktik užitečný pro vývoj zbraně. „Dobrá," řekl nakonec neochotně, „můžeš se stát Richthofenem luftwaffe. Dávám přednost tomu, abych se jednoho dne stal jejím Bölckem." Určitě by se jím byl stal, kdyby ho letecká smrt nezastihla tak brzy.

Za čtrnáct dní jsme se znovu setkali s říšským maršálem. Tentokrát přijel :a námi ke kanálu. Čekal nás velký bombardovací nálet. K tomu potřebná nadvláda ve vzduchu nebyla v očekávaném rozsahu dosažena. Angličtí stíhači byli sice oslabeni, ale ne poraženi. Naše svazy bitevníků, štuk a stíhačů strpěly přirozeně ztráty na materiálu, lidech i morálně. Nejistota o dalším průběhu letecké ofenzívy se projevovala i na posledním pilotovi. Göring nechtěl pochopit, že jeho luftwaffe, tento zářící, dosud vždy vítězný meč v jeho ruce, hrozí otupením. Myslel, že nám chybí bojový duch a důvěra ve vítězství. A chtěl z nás svým osobním zákrokem vyždímat to poslední.

Cítil jsem, že začal úplně obráceně. Zahrnul stíhače výčitkami. Svou nelibost vyjádřil nejostřejšími slovy. Téma doprovod stíhačů bylo již po několikáté přežvýkáváno, ale Göring zastával jako vždy jednoznačné stanovisko bombardérů a vyžadoval bezprostřední doprovod. Bombardéry jsou prý důležitější než počty našich sestřelů. Pokoušel jsem se mu vysvětlit, že Me 109 má v útoku převahu a tím je i nejúspěšnější stíhačkou, ale pro tyto čistě branné úkoly je méně přizpůsobený než sice pomalejší, ale obratnější spitfire. Mé námitky nepřijal. Museli jsme vyslechnout ještě mnoho nepřátelských lov. Nakonec mu zbývalo málo času a byl smířlivější. Rychle se zeptal na přání pro eskadry. Mölders požádal o silnější motory v další sérii Me 109. Toto přání bylo přijato. „A vy?" Obrátil se Göring ke mně. Dlouho jsem přemýšlel. „Prosím o vyzbrojení mé eskadry spitfiry." Jakmile jsem vyslovil tato slova, dostal jsem strach. Göring v podstatě nebyl zdaleka přívětivý. Přirozeně jsem dával přednost Me 109 před spitfirem. Byl jsem ale neuvěřitelně rozezlen nepochopením a strnulosti, s jakou nás velení zasypávalo úkoly. Taková nestydatost zarazila dokonce i Göringovi řeč. S hulákáním od nás odešel.

„Bomby na En-ge-land“

V oněch dnech zazníval ze všech tlampačů „Velkoněmecké říše“ od Cách k Tilsitu a od Flensburku k Innsbrucku a prostřednictvím vojenského vysílače v obsazených evropských zemích popěvek: Bomby na En-ge-land.

V první a druhé fázi bitvy o Anglii nemohla být řeč o „bombách na Anglii“. Teprve ve třetí fázi, která trvala od 8. srpna do 7. září, se objevily nad Anglií i bombardéry, jejichž útoky se do té doby omezovaly hlavně na námořní cíle, aby podpořily stíhače v boji o získání letecké nadvlády. Vrátily se tím k úkolům, které jim určil Douhet: rozbít nepřátelské letectvo na zemi. Ale Douhet měl k tomuto úkolu oblohu zatmělou vlnami bombardérů. Byl by realizací svých plánů, tak jak se prováděly nad Anglií, těžce zklamán. Přirozeně, že anglická obrana využívala malého doletu německých stíhaček. Tento malý dolet byl příčinou toho, že vlastní bojový prostor nad Anglií se zmenšil na pouhou desetinu rozlohy ostrovů. Ve zbývajících devíti desetinách země mohla RAF skoro nerušeně stavět další letadla, cvičit nové piloty, sestavovat nové jednotky a tvořit rezervy, které pak nasadila na prostorově omezená bojiště, většinou do okolí Londýna. Churchill ve svých pamětech vylíčil těžkou situaci britského letectva proti luftwaffe, zvláště v osobních vztazích na počátku bitvy o Anglii. Ta byla zachráněna jen tím, že se podařilo zkoncentrovat všechny síly a rychle tak nahradit ztráty.

Ale všechna ta námaha by prostě nestačila, kdyby se bitva o Anglii rozšířila nad celé ostrovy a ne jen nad desetinu.

Tomuto problému mohlo čelit jen účinné dálkové bombardovací letectvo. Kdyby se podařilo rozšířit leteckou válku do všech koutů Anglie, na sever, severovýchod a západní pobřeží, bylo by to nejen znemožnilo regeneraci oslabených sil RAF, ale i donutilo britskou obranu rozdrobit své síly, místo aby je mohla koncentrovat do úzkého pruhu a tak účinně zasáhnout proti naší ofenzívě.

Ale luftwaffe tehdy ještě neměla použitelný dálkový bombardér. Jeho zastánce, generál Wever, jej energicky vyžadoval. Německý letecký průmysl mu dodal řadu dobrých prototypů. Nakonec byl vybrán He 177, čtyřmotorový stroj, kde dva spojené motory poháněly jednu vrtuli. Hitler, který často v otázkách techniky motorů prokázal podivuhodně správný cit, vyslovil své pochybnosti o tomto spojení dvou motorů. Měl pravdu. Spojení se stalo pramenem těžkostí, které společně s ostatními příčinami zdrželo zahájení sériové výroby He 177 asi o 3 roky. Ostatně Hitler se po své správné předpovědi cítil oprávněn zasahovat do technického vývoje luftwaffe. Často i způsobem, který vývoj znemožňoval. V každém případě v roce 1940 dálkový bombardér k dispozici nebyl. Teprve když Dönitz převzal vrchní velení loďstva a žádal o

letadla s velkým akčním rádiem k podpoře ponorek v Atlantiku, byly na He 177 opět zahájeny vážné práce. He 177 byl poprvé nasazen v zimě 1942-43 při zásobování obklíčeného Stalingradu, ale u stroje se projevily závažné technické nedostatky. Po Weverově smrti byl vývoj dálkového strategického bombardéru zastaven. Všichni věřili, že je možné se omezit na štuky a velký počet dvoumotorových bombardérů středního doletu. Jeschonnek, po Kesselringovi a Stumpfovi čtvrtý šéf generálního štábu luftwaffe, vyslovil požadavek na dálkový dvoumotorový rychlý bombardér s těmito výkony: užitečné zatížení 1 000 kilogramů, dolet 1 000 kilometrů a rychlost 700 kilometrů. Ani on svůj požadavek neprosadil, protože pronikavé počáteční úspěchy luftwaffe na počátku druhé světové války a Hitlerův odpor proti válce s Anglií dával novým konstrukcím jen druhořadý význam.

Museli jsme se tedy smířit s tím, že naše ofenzíva zasahuje jen malou část britského souostroví a proto může být mimořádně odrážena. Ale v této části leželo hlavní město, srdce britského impéria, Londýn. Sedmimilionové město na Temži mělo velký význam jako mozek a nervové centrum britského vedení války, přístav a výzbrojní středisko. Protože bylo v dosahu stíhačkami bráněných denních náletů, muselo se stát hlavním cílem nedostatečných a zeslabených německých útoků.

My stíhači, kteří jsme si skoro zoufali nad stoupajícími požadavky, které byly našimi silami neproveditelné, jsme se dívali na počátek bombardovacích náletů s napětím a netrpělivostí. Zdálo se nám, že nyní nastane okamžik, kdy angličtí stihači budou muset opustit své úkryty a postavit se proti nám v otevřeném boji.

U kanálu se znovu objevil vrchní velitel, aby dal na místě rozkaz k zahájení operace. Když se 7. října shromáždily nad pobřežím kanálu německé eskadry, bombardéry, štuky, stíhači a bitevní letadla, celkem více než 1 000 strojů, a když se tato dosud nikdy nevídaná letecká armáda dala na pochod k Londýnu, každý z účastníků si uvědomil význam této hodiny. Začala *čtvrtá fáze* bitvy o Anglii.

Dnes je snadné smát se našim nadějím, které jsme si dělali o účincích takového útoku, když dvoj až trojnásobný počet bombardérů s troj až pětinásobným nákladem bomb, se zlepšenými zaměřovači a obměněnými metodami útoku, nedokázal mnohokrát opakovanými nálety zničit, nebo třeba jen rozhodujícím způsobem poškodit město jako je Berlín. Krok, který jsme tehdy učinili, vedl do neprozkoumané oblasti.

V prvním z celkem třiceti osmi velkých náletů na Londýn bylo nejdříve bombardováno přístavní zařízení a skladiště nafty na březích Temže. Teprve později se útoky rozšířily na další oblasti Londýna. Bombardovali jsme většinou 50, 250 a 500 kilogramovými výbušnými bombami a jen ojediněle tisíci kilogramovými. Spojenci později shazovali až desetitunové bomby. Každý stroj nesl 1 000 až 1 800 kilogramů bomb. Jejich celková hmotnost při jednom náletu

se pohybovala kolem 500 tun. Pozdější spojenecké praxe „nasyceného“ plošného bombardování při útocích na Německo jsme našimi prostředky nemohli dosáhnout. Kromě toho byly tehdejší bomby ještě rozděleny na mnoho cílů.

Útočící jednotku obvykle tvořila jedna bombardovací eskadra v síle 50 až 80 strojů, chráněných jednou stíhací eskadrou. Na počátku této čtvrté fáze jsme měli k dispozici asi 400 až 500 bombardérů a 200 bitevních letadel. Proti nám nemělo být podle německých odhadů nasazeno více než 200 anglických stíhaček.

Stíhačky se s bombardéry setkávaly blízko základen stíhačů nad výrazným bodem nad pobřežím v předem určené výšce a době. Stávalo se, že se bombardéry opozdily. Výsledkem bylo, že se stíhači připojili k jinému bombardovacímu útvaru, který již svou obranu měl a letěl teď nyní s obranou dvojnásobnou, zatímco opožděná eskadra musela bud útok přerušit, nebo pokračovat sama v letu a mít veliké ztráty. Radiové nebo radarové vedení při shromaždování útvarů nebylo ještě k dispozici. Většinou nefungovalo ani rádiové spojení mezi jednotkami. Tyto těžkostí se s nastávajícím podzimem ještě zhoršovaly a nakonec měly katastrofální následky.

Všechny svazy byly nuceny letět nejkratším směrem na Londýn, protože doprovodným stíhačkám zbývalo na boj jen deset minut. Proto nebylo možné se vyhýbat britským protiletadlovým zónám, ani jsme nemohli provádět krycí změny směru. Protiletadlová závora okolo Londýna byla pozoruhodně silná a drátěné uzávěry okolo a nad Londýnem znemožňovaly hloubkové nálety a přesné střemhlavé útoky. Masa anglických stíhaček byla nasazena krátce před Londýnem. Neznám jediný případ, že by se britským stíhačkám podařilo zabránit německým bombardérům v přístupu nad Londýn. Ale němečtí doprovodní stíhači jim v těžkých leteckých bitvách způsobili citelné ztráty.

Vývoj nasazených typů bombardérů He 111, Do 17, Ju 87 a 88 byl ve všech případech ukončen již dlouho před začátkem války. He 111 a Do 17 byly použity již ve španělské občanské válce. A i v té době za „zázračný bombardér“ označovaný Ju 88 si získal slávu již v roce 1938 světovým rychlostním rekordem. Při energické a moderní anglické obraně se brzy objevily chyby. Všechny bombardéry měly mimo jiných nedostatků nedostatečnou obrannou výzbroj, jejíž cena byla snad jen morální.

Koncentrace protiletadlových děl a jejich dobře mířená palba, někdy řízená stíhačkami, nutila německé bombardovací formace vystoupit do větších výšek, čímž překročily optimální výšku a létaly ještě pomaleji.

Eskadry Ju 87 musely být staženy již po prvním velkém útoku na Londýn. Jestliže ztráty bombardérů byly značné, pak ztráty štuk byly neúnosné. Pro silnou protiletadlovou palbu se nedala využít jejich přesnost v zasahování nouzových cílů. Přešly proto k bombardování v horizontálním letu, byly ale

méně účinné než bombardéry a citlivější na obrannou palbu. Vrchní velitelství luftwaffe zakázalo jejich nasazení s výjimkou útoků na konvoje a cíle, ležící blízko pobřeží. Rozkaz vzdát se útočné zbraně, od které si všichni tolik slibovali, se německému velení určitě nevyslovoval lehce.

Také jednotky bitevních letadel nepřežily tuto fázi bitvy. Jejich již dříve jasné nedostatky donutily po těžkých ztrátách velení přezbrojit část bitevních letadel na „rychlé bombardéry" a nasadit je v této roli do další fáze bitvy. Další část byla předána o něco později k výstavbě právě vznikajících jednotek nočních stíhačů. Nejhorší na tom bylo, že tyto jednotky byly sestaveny tak říkající na útraty stihačů a jejich selhání představovalo právě ztrátu bojové síly stíhačů.

Střetnutí s britskými stíhači vždy vyžadovalo plnou koncentraci. Při jednom odletu z Londýna jsem zpozoroval severně od Rochesteru letku dvanácti hurricanů. Zaútočil jsem zezadu z asi osmisetmetrového převýšení a prolétl jsem se značným přebytkem rychlosti britskou letkou. Nejdříve jsem si vzal na mušku poslední stroj třetího roje a prostřílel jej z nejbližší vzdálenosti, až z něho odlétaly velké kusy plechu. V posledním okamžiku jsem přitáhl a znovu jsem vletěl doprostřed nepřátelské letky. Žádný povzbuzující pocit to nebyl. Opět jsem z nejkratší vzdálenosti prostřílel dalšího hurricana. Na štěstí se Angličané lekli stejně jako já, nebo možná i víc. Žádný z nich po mně nevystřelil. Při obrátce jsem viděl, jak se dole pod rozprášenou letkou otevřely dva padáky.

S dalším hurricanem, kterého jsem sestřelil západně od Dungeness, to tak snadné nebylo. Rozstřílel jsem jej na kusy a on začal hořet, takže musel být vyřízený. Hurricane se ale nezřítil, letěl dál a opisoval mírné zatáčky v klouzavém letu. Zaútočili jsme ještě třikrát s číslem. Bez konečného úspěchu. Tak jsem se úplně přiblížil k dýmajícímu, rozstřílenému, ale přesto letícímu vraku. Ze vzdálenosti několika metrů jsem viděl, že mrtvý pilot sedí v rozstřílené kabině. Ale letadlo se blížilo k zemi elegantními zatáčkami, jako by je řídil nějaký duch.

O boji s britskými letci jsem mohl v hlášení jen vyjádřit hlubokou úctu k nim. V početní menšině a také technicky hůře vybaveni neúnavně a statečně bojovali a stali se pro Anglii, v této určitě nejtěžší hodině, jejími zachránci.

Malý dolet Me 109 jsme pociťovali stále silněji. Při jediném doprovodném i letu ztratila eskadra - bez přičinění nepřítele - jen v důsledku toho, že doprovázený svaz bombardérů po dvouhodinovém letu na zpáteční cestě ještě nebyl na dohled pevniny, dvanáct letadel. Pět z nich na poslední kapky benzinu nouzově přistálo na francouzském pobřeží, sedm dalších sedlo v kanále na vodu.

Ukázalo se, že přistání na vodu je výhodnější než seskok padákem. Po dosednutí na vodu zbývá do potopení 40 až 60 sekund, doba, která právě stačí k odpoutání a opuštění vraku. Kdo měl štěstí, toho neúnavná záchranná služba

z „rybníka“ vylovila. Plovací vesta, nafukovací člun, sáček s barvou, raketová pistole a ostatní potřebné maličkostí zatěžovaly v těsné kabině vmáčkutého stíhacího pilota sice jako vánočního Ježíška, ale dobře se osvědčily.

Čtyřicátého soupeře jsem sestřelil 24. října nad ústím Temže. U eskadry propukla velká radost. JG 26 si udělala v bitvě o Anglii dobré jméno. Mezi úspěchy eskadry a mým nebyl žádný rozdíl. Jako třetímu důstojníkovi branné moci - po Dietlovi a Möldersovi - mi byly propůjčeny dubové ratolesti k rytířskému kříži. Nehledě k velkokříži, který nosil jedině říšský maršál, bylo to tehdy nejvyšší německé válečné vyznamenání. Že mi zároveň byly zakázány bojové starty, nebral jsem nijak tragicky. Pak jsem byl pozván k převzetí vyznamenání do Berlína.

Hitler mě přijal v novém říšském kancléřství. Bylo to podruhé, co jsem seděl proti němu. Poprvé, při návratu Legie Condor ze Španělska, se setkání uskutečnilo v rámci masového pití čaje. Nyní jsem seděl proti němu sám. Hitler při našem rozhovoru nijak nespěchal. Hovořil vážně o našich bojových akcích a velmi přesně se vyptával na mé názory. Nenamítal nic proti mému obdivu k soupeři, se kterým jsme nad Anglií bojovali. Byl jsem rozhořčen různými zcela opačnými a falešnými představami a komentáři rozhlasu a tisku, které hovořily o RAF přezíravým a zlehčujícím způsobem. Vlastně jsem počítal s Hitlerovým odporem a nechutí, když jsem mu nyní vyprávěl pravý opak. Ale stalo se něco jiného. Hitler mě nepřerušil, ani se nepokusil změnit téma rozhovoru. Stále přikyvoval a řekl, že mé učení potvrzuje jeho názor. Měl k anglosaské rase velkou úctu. O to těžší bylo pro něho rozhodnutí vést proti Anglii válku, která musí skončit zničením jednoho ze soupeřů. Hovořil o dějinné tragédii, že se mu přes zoufalou snahu nepodařilo tomuto boji zabránit. Zvítězíme-li v této válce, vznikne zničením Velké Británie vzduchoprázdno, které nebude možné vyplnit.

Hitler přesvědčivými slovy nevyjádřil jen své sympatie k anglickému národu, ale též svůj obdiv k jeho politické a hospodářské vedoucí vrstvě, která se vytvořila během mnoha staletí. Anglický národ, mnoha okolnostmi zvýhodněný, nás v politickém vývoji předběhl o desítky let. V kritickém období svých dějin, které nyní Anglie prožívá, se projevují všechny schopnosti ušlechtilé rasy, vytvářené po dlouhá staletí. Lituje toho, že se mu přes počáteční naděje nepodařilo dojít k vývoji, který by oba národy přivedl vedle sebe.

Přiznávám, že jsem byl tehdy Hitlerovými slovy nadšen. Podařilo se mu sebrat všechen vítr z plachet mého rozhořčení.

Z Berlína jsem odletěl ke Göringovi do Východního Pruska. U výjezdu z Říšského loveckého dvora jsem potkal M6lderse. Jako komodor 51. stíhací eskadry bojující u kanálu, která později nesla jeho jméno, dostal tři dny přede mnou po čtyřicátém sestřelu dubové ratolesti. Hitler a Göring ho do dneška zdrželi, což se mu vůbec nelíbilo. S návratem k eskadře velice pospíchal. Tak vážně se tehdy brala povinnost obhájit pověst nejúspěšnějšího stíhače na světě.

„Tlusťoch," volal na mne při spěšném loučení, „mi slíbil, že tě tu zdrží nejméně tak dlouho jako mne. Jinak - mnoho loveckého štěstí s jelenem, kterého jsem netrefil."

Z Říšského loveckého dvora sroubeného z mohutných kmenů pod převislou, ohromnou, slámou pokrytou střechou, mi vyšel vstříc Göring. Měl na sobě koženou zelenou vestu bez rukávů, pod ní hedvábnou košili s dlouhými nabíranými rukávy, k tomu vysoké lovecké boty a kolem mohutného břicha opasek, na kterém visel lovecký tesák v podobě starogermánského mečíku. Měl výbornou náladu. Zdálo se, že zlost, kterou jsme vůči sobě cítili při posledním setkání a starosti, které mu dělala luftwaffe v bitvě o Anglii, odvál vítr. Byla doba říje, venku v lukách řvali jeleni. Večer za večerem byl den za svitu hořících pochodní odtrouben podle jím určeného ceremoniálu. Pro mě měl kromě blahopřání zvláštní překvapení. Povolil mi odstřel ohromného jelena, který byl připraven pouze pro něho. Byl to takzvaný ‚jelen říšského vrchního lovčího". „Slíbil jsem Möldersovi," řekl Göring, „že vás tu zdržím nejméně tři dny. Máte tedy dost času." O válce všeobecně, nebo o bitvě o Anglii se během večera vůbec nehovořilo.

Příští ráno v 10 hodin jsem jelena složil. Byl opravdu mohutný, vskutku můj životní jelen. Nebyl důvod, abych se tu déle zdržoval.

Ale Göring dodržel slib daný Möldersovi a zdržel mne. Odpoledne mu předložili nejnovější hlášení o situaci 2. a 3. letecké armády. Byla otřesná. V právě podniknutém útoku na Londýn jsme utrpěli neobyčejně vysoké ztráty.

Göring byl otřesen. Vůbec si nedovedl vysvětlit, jaké jsou důvody stále citelnějších ztrát bombardéru. Znovu jsem ho ujistil, že navzdory těžkým ztrátám, která jsme způsobili anglickým stíhačům, nelze zjistit rozhodující úbytek - jak v počtu, tak v bojové síle. I když se počet německých sestřelů snad zdá být přehnaný - ve velkých výškách, kde se boje většinou odehrávají, je možné jen zřídka kdy sledovat zdánlivě sestřelené letadlo až do chvíle dopadu na zem - neztenčená síla anglických stíhačů může spočívat zřejmě jen v tom, že Angličané v nerušených devíti desetinách své země vzniklé ztráty s vypětím všech sil opět nahrazují.

Jakých výkonů je schopen národ, rozhodnutý bojovat až do konce o své přežití, dokázali o několik let později i Němci.

Když jsem Göringa po tomto velmi vážném rozhovoru požádal, aby mi dovolil odjet k eskadře, již neprotestoval. Letěl jsem nazpět ke kanálu. V Pomořansku jsem musel nouzově přistát. Při další cestě rychlíkem vzbuzoval větší pozornost můj jelen, než nové dubové ratolesti nad rytířským křížem. Skoro všichni spolucestující hlasitě vyslovovali názor, že ta hlava příšerně smrdí a ty „rohy" jen tak bez obalu jsou přímo nebezpečné. Několik lovců jen udiveně kroutilo hlavou. Všichni měli pravdu.

Mezi plány „Lvoun" a „Barbarossa"

V době mé návštěvy v Říšském loveckém dvoře, 27. září 1940, se k ose Berlín-Řím připojil další spojenec - Japonsko. Po vzniku Paktu tří bylo okamžitě jasné, že se dosavadní válka neomezí jen na Evropu, ale rozšíří se po celém světě. Politicky Pakt tří vypadal jako další Hitlerův zahraničněpolitický úspěch.

Také spolek s Japonskem byl v Německu - stejně jako spolek se Sovětským svazem - přijat ani ne tak srdcem, jako rozumem. Japonsko představovalo ve světě velmi reálný vojenský faktor. Zvláště jeho námořní moc, když nyní stála po našem boku, byla schopná vzhledem ke stále se zhoršujícímu postoji prezidenta Roosevelta, zadržet USA před účastí ve válce s Německem. Také ve vztazích k Sovětskému svazu nebyl tento japonský trumf v německé hře zcela bezvýznamný. Sovětské přepadení Finska 30. listopadu 1939 vzbudilo pobouření v celém světě a statečný odpor tohoto malého národa, který vedl 12. března k čestnému míru, byl přijat se všeobecným zadostiučiněním. Možný význam finské zimní války - manévr s cílem zmýlit celý svět v odhadu síly Rudé armády - se podařil a neoklamal jen málo odborníků. My jsme si válku vykládali jako známku nenasytného bolševického imperialismu, povzbuzeného částečným úspěchem v Polsku. Obava, že jako další, pro splnění staré ruské touhy po nezamrzajícím přístavu, bude následovat Balkán a tím i mořské úžiny Bosporu, se potvrdila, když Stalin 2. července 1940 obsadil rumunskou Besarabii. Přes své sliby pomoci Rumunsku z dubna 1940 Anglie na okupaci nereagovala.

Čtrnáct dní po Mussoliniho neplánovaném proniknutí do Řecka, které zahraničí mohlo považovat za koordinovanou akci osy, se v Berlíně objevil sovětský ministr zahraničních věcí, aby naléhavě oznámil nároky své vlády na území, které se nyní stalo válečnou oblastí. Jednání probíhající od 12. do 14. listopadu 1940, mělo pro další válečný vývoj velký význam. Molotov žádal nejen volnou ruku ve Finsku, ale kromě mlčky trpěné okupace části Rumunska i celé Bulharsko a přístup k mořským úžinám Bosporu.

Splnit tyto požadavky by znamenalo otevřené vyhlášení boje východu proti západu. Německo-sovětské vztahy dosáhly ve vývoji hranice, kdy dočasná společná cesta, ke které se Hitler v srpnu 1939 z donucení rozhodl, hrozila přejít ve spojení, jehož následky by byly nedozírné. Také pozdější Stalinovy vztahy k západním spojencům dosáhly jednoho dne tohoto kritického bodu. To se stalo v Jaltě, kde Stalin žádal od Západu další ústupky a Roosevelt a Churchill je akceptovali. Stalin tím položil základ pozdější, hluboko do západního světa pronikající mocenské pozici.

Molotov musel z Berlína odcestovat s nepořízenou. Rozhodnutí, před které byl Hitler postaven, určitě nebylo lehké. Splněním přání Kremlu, především

pokud se týkalo přístupu ke Středomoří, by Anglie byla donucena vzhledem k ochraně svých nejdůležitějších životních tepen k zaujetí bojových pozic proti Sovětskému svazu. To by si Hitler mohl jenom přát, když bitva o Anglii neměla předpokládaný úspěch. Akce „Lvoun“ byla odtroubena a jemu samotnému zřejmě nebylo jasné, jakým způsobem britského soupeře srazí na kolena.

Ale válka s Anglií nebyla Hitlerovým cílem. Byl to jen kámen, který se mu dostal do cesty a který musel odstranit nebo obejít, který ho ale nesměl svést z cesty, jejímž cílem bylo zničení bolševismu.

Uznáním sovětských požadavků by Hitler z této cesty sešel. Umožnil by tím Kremlu, který si dočasným společenstvím s Německem přechodně otevřel skulinu ve dveřích na západ, do této skuliny vstrčit nohu.

Hitlerovým rozhodnutím se Německo vzdávalo krytých zad. Hitler se rozhodl odmítnout sovětské požadavky v době, kdy válka se Západem nebyla ještě rozhodnuta. V těchto dnech, kdy koncentroval všechny síly na východě ke svému původnímu cíli, rozhodl se také náš boj s anglickým letectvem.

Mezi čtvrtou fází bitvy o Anglii, která končila 20. října zastavením denních náletů, a pátou a současně poslední, ve které byly cíle v Anglii bombardovány v noci, spadají bojové lety německých bombardovacích stíhaček, novinka v dějinách letecké války. Je-li bitevní letec, který jako „létající útočná jednotka“ v nízkém letu v blízkostí fronty napadá bombami, raketami a palubními zbraněmi postavení a rozmísťování jednotek, výlučně taktickou zbraní, určenou jen k podpoře armády, pak stíhacím bombardérům nasazeným proti pozemním cílům daleko za bitevní linií připadají úkoly, jejichž splnění může mít v rámci strategických leteckých operací velký význam. To se zvlášť zřetelně projevilo, když v průběhu letecké ofenzívy proti říši byly bombardovací stíhačky nasazeny i na straně spojenců. Nesčetné lokomotivy na kolejích v západním Německu, zničené americkými bombardovacími stíhačkami, jsou toho jasným důkazem.

Myšlenka bombardovacích stíhaček měla na německé straně jiný důvod. Vycházelo se z přesvědčení, že stíhačky zřejmě nejsou schopny pokaždé bombardéry ubránit. To byla pravda. Místo abychom prostě souhlasili s touto skutečností, danou situací na frontě a podle možnosti odstranili příčiny, nebo útoky zastavili, odůvodnili jsme to takto: dobrá, ukázalo se, že stíhači nejsou schopni ubránit bombardéry. Ať tedy nosí bomby nad Anglii sami.

K těmto falešným rozhodnutím mohou donutit velení i politicko-propagandistické důvody. Bombardovací útoky na Anglii se staly prestižní otázkou. Ve dne bombardéry pokračovat nemohly. Noční útoky se teprve připravovaly. Tuto mezeru měly tedy vyplnit stíhačky, změněné na stíhací bombardéry. Jejich nasazení neurčovala vojenská nezbytnost, ale okamžitá politická potřeba. Místo vytčeného cíle, tedy bombardování Anglie, pro které nebyla vytvořena dostatečná převaha ve vzduchu, kterou by ale vytvořilo přednostní zesílení stíhačů, oslabili jsme se přeměnou stíhaček na stíhací bombardéry.

Operační hodnota stíhacích bombardérů je nepopiratelná za předpokladu, že je nadbytek stíhaček. Nasazovat ale stíhačky jako nosiče bomb, když jejich síly nestačí na získání převahy ve vzduchu, znamená dávat koni uzdu na ocas.

Začal jsem s takzvanou 210. zkušební skupinou, vyzbrojenou Me 109, Me 110 a Me 210. Asi uprostřed září byla přeložena do Pas de Calais a svěřila se do ochrany mé eskadry. Současně sedm stíhacích eskader, nasazených do bitvy o Anglii, dostalo rozkaz, aby každá z nich přezbrojila jednu grupu, nebo jednu letku z každé grupy, to znamená třetinu letadel, na bombardovací stíhačky. My stíhači jsme rozhořčeně přihlíželi k ničení našich strojů. Dělali jsme vše, abychom jejich letové vlastnosti proti stále se lepšícím nepřátelům zvýšili. Abychom ze stroje vymáčkli rychlost třeba jen o kilometr větší, vyházeli jsme ze strojů vše, co nebylo nezbytné. Neustále jsme žádali o přídavné nádrže, abychom zvýšili dolet. Místo nich jsme dostávali držáky bomb a museli jsme přihlížet, jak třetinu našich strojů ze stíhání odvolali.

Nasazení nových bombardovacích stíhaček bylo překotné. Na výcvik stíhačů ve vrhání bomb nebyl čas. Většina pilotů odhazovala první bomby v životě nad Londýnem, nebo nad jinými cíli. Celkem jsme tehdy měli asi 250 stíhacích bombardérů. Me 109 nesl jednu bombu o hmotnosti 250 kilogramů, Me 110 dvě a čtyři pumy po 50 kilogramech, celkem tedy 700 kilogramů. Tím jsme žádného trvalého účinku nedosáhli. O to víc byli stíhači rozhořčení „vlečením dudlíku“ raději, když se mohli bomb nějak zbavit.

Tyto útoky se prováděly tak, že každá eskadra stíhací ochrany chránila vlastní stíhací bombardér. Nálety jsme zahajovali asi ze 6 000 metrů a svaz byl stupňovitě členěn. Nejdříve létaly nosiče jako bombardéry chráněné stíhačkami, tedy v sevřených formacích. Brzy se ale ukázalo, že se angličtí stíhači dokáží plně koncentrovat na bombardéry. Proto jsme je rozdělili do menších jednotek v celé sestavě eskadry a tak jsme je celkem bezpečně doprovodili do cílové oblasti. Tento způsob neměl větší význam než cílené rušivé útoky. Pasivní obrana proti nepřátelským stíhačům měla za následek snížení rychlosti, obratnosti a stoupání a účinky bomb, jednotlivě padajících do rozlehlých oblastí, nebyly v žádném případě přesvědčující. To vše ještě snižovalo doprovodnými úkoly stejně již narušenou morálku německých stíhačů.

K rozkazům zaútočit bombardovacími stíhačkami jsme přistupovali s vyslovenou antipatií. Velení k našemu negativnímu přístupu k těmto úkolům jednalo se vší přísností. Göring výhružným tónem prohlásil, že stíhači při doprovodných úkolech zklamali a nyní protestují proti stíhacím bombardérům, což je nutno připsat jen na úkor jejich selhání. Kdyby se ukázalo, že nejsou schopni splnit ani tyto úkoly, pak by bylo nejlepší stíhače vůbec zrušit. To bylo trochu příliš. Do bitvy o Anglii nasazení stíhači byli právem přesvědčeni, že v minulých týdnech bojů svou povinnost splnili. Ve svém neumdlévajícím nasazení docílili vynikajících úspěchů, ale utrpěli také těžké ztráty. Při tomto

těžkém morálním zatížení a nespravedlivém osočování byla jejich vojenská disciplína vystavena těžké zkoušce. Způsobila u mladých velitelů jednotek vášnivou a rozhořčenou kritiku velení. Nastala první vážná krize důvěry ve vztazích mezi stíhači a velením.

V té době se s pokračujícím podzimem začal projevovat další, pro nás nevýhodný faktor - počasí. Svého času jsme si od slavné londýnské mlhy mnoho slibovali. Představa, že město i okolí bude zahaleno „ve svinstvu“, které zabrání nasazení nepřátelského letectva, ale že z mlhy budou vykukovat špičky Londýna a nabídnou našim bombardérům příznivé podmínky, byla tak lákavá, že jsem se o ni v rozmluvě s Hitlerem zmínil s určitými nadějemi. On tehdy unaveně mávl rukou a řekl, že se na takové okolnosti nemůžeme spoléhat. Měl pravdu. Otázky počasí byly Hitlerovou specialitou. V těchto věcech měl dobré nápady a k tomu i dobré poradce, pro které nebylo žádným tajemstvím, že u kanálu, zvláště na podzim, panují převážně takzvané „západní povětrnostní podmínky“. Při nich se počasí vyvíjí od západu k východu, což je pro útočníka, přilétajícího z východu, značná nevýhoda. Skutečné i očekávané počasí v bojovém prostoru je totiž obránci známé daleko dříve než útočníkovi. Angličané se vždy mohli připravit na okamžitý vývoj meteorologické situace a my jím byli překvapeni. A tak se stále častěji sávalo, že setkání bombardérů se stíhači se někdy podařilo jen částečně i někdy vůbec ne, čímž se operace stávala pro bombardéry velice nebezpečnou a obvykle v ní utrpěly velké ztráty. Se sezónním zhoršováním počasí bylo stále nesnadnější plnit plánované úkoly.

Povětrnostní podmínky nad kanálem byly poslední v řadě důvodů, které donutily německé velení zastavit 20. října 1940 denní nálety na Londýn, mající šest týdnů. Bombardéry při nich ztratily 30 až 35 procent strojů, stíhači 20 až 25 procent. Bojová síla luftwaffe klesla asi na tři čtvrtiny původního stavu před zahájením bitvy o Anglii. Bylo by tedy nesprávné hovořit zničení nebo rozhodující porážce luftwaffe v této bitvě. Kdo zastává názor, že jí Angličané zlomili páteř a že již nebyla schopna se z tohoto úderu vzpamatovat, nezná skutečné poměry, nebo se je pokouší z nějakého důvodu horšit. Tomu musím v zájmu historické pravdy odporovat. Pravda je, že zastavení denních náletů byl z vojenského i politického hlediska vynikající ruský úspěch. I když poslední fáze bitvy o Anglii přinesla britskému obyvatelstvu těžké starosti, bezprostřední, smrtelné nebezpečí bylo překonáno. Anglie vítězně překonala jeden z nejtěžších okamžiků své historie. Neztratila odvahu a sebevědomí, a i když se potácela a krvácela, se zaťatými zuby kritické kolo přečkala.

Koncem října 1940 začala německými nočními nálety *pátá a poslední fáze,* které se stíhači již nezúčastnili. Kromě Londýna se útočilo na Birmingham, Liverpool, Manchester, Southampton a skoro na všechna větší města, až k čáře Edinburgh-Glasgow, kam tehdy německé bombardéry dolétly.

Změna z denních na noční nálety proběhla téměř bez časových ztrát, což umožňoval mírový výcvik posádek v nočním létání bez vidu. Letadla a výzbroj zůstaly skoro beze změny. Použitelný noční zaměřovač, stejně jako palubní radar, tehdy ještě neexistovaly.

Při pozdější letecké ofenzívě proti říši se RAF mohla koncentrovat na noční útoky, když Američané převzali denní bombardování. Naproti tomu Německo se ocitlo v úloze chudáka, který musí ve dne i v noci nosit stejnou košili. Tak létaly tytéž posádky a tytéž stroje, které byly nasazeny v denních náletech až třikrát během jedné noci nad Anglii. Každou noc tak útočilo 600 až 800 strojů. Maximální zatížení bylo až 2 000 kilogramů, tedy větší než ve dne. Tím zmenšená rychlost a výška byly v noci nad kanálem přijatelné. Dosažené množství bomb použitých za jednu noc na jednotlivý objekt dosáhlo pozoruhodné výše 1 000 tun.

V každém případě byla ale koncentrace a přesnost bombardování nedostatečná. Posádky často pro špatné počasí své cíle vůbec nenašly. Brzy byly sice nalezeny a vyzkoušeny způsoby osvětlení cíle, které později používali i Angličané, ale při nedostatku všech navigačních a radarových prostředků byly útoky úspěšné jen částečně. Všechny zkušenosti musely být nasbírány, vyzkoušeny a volně aplikovány teprve během náletů.

Nálety i útoky se prováděly z výšky mezi 3 000 a 6 000 metry. Stroje se zaměřovaly samy pomocí vysílaček, umístěných na pobřeží, nebo s pomocí tak zvané „zlomené nohy“ *(Knickebein),* vodícího paprsku vysílačky nařízeného na cíl. Nálety se neprováděly ve formacích, ale jednotlivě. Anglická obrana byla proti těmto útokům zpočátku dost bezbranná. Noční stíhačky RAF se teprve vyvíjely a přes horečnou snahu neměly skoro žádné úspěchy. Nejobávanější bylo protiletadlové dělostřelectvo, zvláště široký obranný pás kolem Londýna. Na druhé straně vybuchující dělostřelecké granáty při špatné viditelnosti často pomohly posádkám najít cíl. Německé ztráty při nočních náletech se celkem držely v únosných mezích. Ztráty způsobené povětrnostními podmínkami nebo navigačními chybami byly přibližně stejné jako ztráty způsobené obranou.

Pravidelné úspěchy měly noční útoky, podnikané při měsíčním úplňku a za dobrého počasí a viditelnosti. Taková noc byla i ze 14. na 15. listopadu 1940. Německé bombardovací eskadry měly tuto noc zvlášť důležitý cíl, průmyslové město v hrabství Warwick, kde se vyráběla kromě četných jiných pro válku důležitých výrobků především letadla. Bylo to město Coventry (205 000 obyvatel). Již první útočící jednotky způsobily ve městě daleko viditelné požáry. Bombardéry, určené k tomuto úkolu, asi 800 letadel, vykonaly za tuto noc až tři nálety. Pozoruhodná byla tonáž bomb, použitá proti Coventry, asi 1 000 tun. Účinek překonal všechna očekávání. Coventry představovalo optimální výsledek v provedení koncentrovaného náletu. Již žádný další útok luftwaffe v takovém rozsahu podobný úspěch neměl. Něco podobného se podařilo

Angličanům teprve mnohem později a docela jinými prostředky. Coventry bylo náhodným úspěchem. Bez dostačující navigace a prostředků k nalezení cíle nevedly noční útoky nad Anglií závislé na počasí, navzdory velkým ztrátám, již k žádným pronikavým úspěchům. Pomalu přestávaly i noční německé útoky, až v dubnu 1941 přestaly úplně.

Bitva o Anglii nehlučně skončila.

Na nové strategické půdě

Jakmile Molotov bez úspěchu opustil Berlín, německo-sovětské vztahy ochladly. V průběhu nyní začínajících příprav plánu Barbarossa ztrácel letecký boj s Angličany víc a víc aktuální význam. Zastavení denních náletů na Anglii nebylo vynuceno jen povětrnostními podmínkami, ale svou roli sehrála i myšlenka na šetření sil luftwaffe na připravovaný úder proti Sovětskému svazu.

Přípravou polního tažení proti Sovětskému svazu a odzvoněním bitvy o Anglii zakormidloval Hitler německou vojenskou mašinérii zpět na původní kurs. To tehdy neměli a ani nemohli vědět malí frontoví důstojníci. Hitler se pokoušel nám i světu zatajit skutečné úmysly. Na Štědrý večer při návštěvě mojí eskadry v Abbéville pronesl asi půlhodinovou řeč. Zde mluvil jiný Hitler než ten, kterého jsem poznal v rozmluvě mezi čtyřma očima. Hovořil tu Hitler, jehož jsme znali z rozhlasových projevů. Byl plný důvěry ve vítězství. Řekl, že válka je prakticky vyhraná. Podařilo se mu, aby porazil jednoho soupeře po druhém a vyhnul se válce na dvou frontách. Anglie bude pokořena netušeným zostřením podmořské války a velkým zintenzívněním leteckého zbrojení. Žádná světová koalice nám již vítězství nemůže vyrvat.

V našem okruhu jsme si mysleli, že jsme se stali spoludržiteli státního tajemství. To ovšem v žádném případě nebyla pravda. -Naopak, každá zde pronesená věta nebyla určena k zachování tajemství, ale k dalšímu vyprávění. Byla to typicky účelová řeč, které nechyběl zamýšlený směr jejího působení.

Tenkrát, o Vánocích 1940, skutečně nemohlo být řeči o vítězství, které by bylo na dosah ruky. Válka přeskočila na Balkán a do severní Afriky. Operaci, kterou v létě 1940 zahájili Italové se strategickým a lákavým cílem dosáhnout Suezského průplavu, uvedl do pohybu teprve na přelomu let 1940-41 postavený německý Afrikakorps. Rommelův přesun přes Středozemní moře si vyžadoval stále silnější zabezpečení luftwaffe. Brzy se měly projevit síly vázající východní dálavy. Roosevelt byl připraven hodit na misky vah obrovský válečný potenciál Spojených států. Anglie, poslední soupeř v podrobené Evropě, byl sice těžce zřízen, ale ne poražen a seděl na svém ostrově, který se měl později stát mateřskou lodí pro zničení Německa ze vzduchu.

Anglie, kterou se nepodařilo srazit na kolena šesti sty středními bombardéry a šesti až sedmi sty stíhačkami s velmi malým doletem, nesměla v leteckém vývoji ustrnout. Nezapomínala, že německá luftwaffe, když poprvé zaúřadovala ve druhé světové válce, byla stará jen čtyři a půl roku, V krátké době vzniklo tehdy nejsilnější letectvo na světě. Šlo nepochybně o mimořádný výkon. Tuto

skutečnost je nutno cenit o to více, že Německu tehdy nechyběly jen útvary, ale i všechny předpoklady pro výstavbu: pozemní organizace, výcviková zařízení, jednotky a velitelský sbor, létající personál a technici, letečtí vědci a výzkumníci, stroje i zbraně, dokonce i zbrojní průmysl, který by je vyráběl. Problémem byly nakonec i velké závody, které při nedostatku přírodních zdrojů surovin pro výrobu pohonných hmot a výbušnin by je pro tak velké letectvo vyráběly synteticky z uhlí.

Skutečnost, že luftwaffe se dokázala za těchto podmínek vyvinout v takovém rozsahu, je nepochybně zásluhou jejího budovatele a vrchního velitele, Hermanna Göringa. V těch letech tvořily nároky leteckého průmyslu odhadem čtyřicet procent veškeré kapacity německého zbrojního průmyslu. Göring dokázal s velkou energií a vášnivou láskou ke své zbrani vydobýt letectvu místo, které mu podle jeho názoru v rámci silné kontinentální vojenské moci patřilo. V každém případě byl v Německu zásadně, včas a správně odhadnut význam letectva v budoucí válce.

Není pochyby o tom, že ve výstavbě se projevily i chyby. Trpěla uspěchaností a přeceněním představy o účincích letectva a jeho tehdejších bojových prostředků. Ale základní předpoklady, ze kterých Hitler a Göring vycházeli, byly dobré a správné.

Získali tím nástroj, který ve spolupráci s motorizovanými jednotkami armády dosáhl ve strategii bleskové války velkých úspěchů. V dnešním smyslu tento nástroj strategickým letectvem ještě nebyl. Když pak v létě 1940, navzdory původním předpokladům německého velení, muselo být letectvo nasazeno ke strategickým cílům proti Anglii, byly jeho možnosti úspěchu vzhledem k početní síle, technickému vybavení a stavu vývoje bojových prostředků přirozeně velice omezené. Chyběly jakékoliv vědomosti technických možnostech a potřebách strojů a metodických způsobech strategického bombardování. Španělská válka přinesla jen poznatky a zkušenosti technické oblasti. V létě 1940 jsme vstoupili na strategicky novou pevninu. V bitvě o Anglii luftwaffe zaváděla ve válečných dějinách úplně nové operace, ze kterých jmenuji alespoň ty nejdůležitější:

1. Neohraničený, na pozemní jednotky nevázaný boj o absolutní nadvládu ve vzduchu.
2. Strategickou denní leteckou bombardovací válku s ochranným doprovodem stíhačů.
3. Strategickou noční bombardovací válku.
4. Nasazení bombardovacích stíhaček.

S. Strategickou leteckou válku proti zásobovacím lodím.

Žádná z těchto operací neměla nakonec plný úspěch. Jednoduše proto, že žádnou z nich nebylo možno vyřešit okamžitými bojovými prostředky luftwaffe. Ve všech těchto oblastech musely být nejdříve shromážděny

praktické zkušenosti, které skoro bez výjimky nemohly být nahrazeny předběžným studiem. Tyto zkušenosti nepřišly vhod jen Německu, ale všem válčícím stranám. A zatímco německý válečný potenciál byl ve stále větší míře zapojován do jiných oblastí a nakonec se stále zužoval, takže nakonec nedokázal zastřešit vlastní domov, byli spojenci schopni svůj průmysl sice pomalu, ale jistě rozšiřovat a mobilizovat, Omezili se na to, aby neopakovali německé chyby a omyly a naopak využili německých zkušeností a vytvořili strategickou leteckou zbraň poslední války, kterou Německo zničili.

Německá luftwaffe v bitvě o Anglii odhalila před celým světem své hranice možností a také slabiny. Přišla o pověst neporazitelnosti. Ale k tomu přistoupilo něco, co do té doby nikdo nepředpokládal: první krok v bitvě o Anglii, který Německo udělalo do neprozkoumané oblasti letecké strategie. Ten se stal výchozím bodem pro druhý krok, který znamenal vítězství. Druhý krok ale udělali spojenci z německé stopy. První krok v sobě nesl riziko a nebezpečí. Německo při něm klopýtlo, ale neupadlo. Teprve druhý krok přinesl těm druhým úspěch - a Německu porážku.

Obavy se staly skutečností: válka na dvou frontách

Koncem roku 1940 jsme my komodoři eskader u kanálu společně požádali, abychom mohli po řadě stáhnout z fronty své unavené eskadry k odpočinku a osvěžení. Žádosti se vyhovělo. V únoru 1941 byla na řadě moje eskadra. Přesunuli jsme se do našeho starého západoněmeckého působiště. Göring pilotům povolil bezplatnou dovolenou na lyžích. Užívali jsme ji plnými doušky.

Nažehlení zevnitř i zvnějšku, opálení do hněda a v dobré náladě jsme se koncem února vrátili z Arlbergu. Dostali jsme rozkaz k přemístění do Bretaně. Naším úkolem bylo chránit bitevní lodě zakotvené v Brestu a stavbu ponorkových krytů. Přísné hlídání objektů není u stíhačů příliš oblíbené. Jejich živlem je útok, vyhledávání, lov a zničení nepřítele. Jen tak mohou náruživí a schopní stíhači uplatnit své umění a dosahovat největších úspěchů. Připoutáni k tak úzkému úkolu ztrácejí iniciativu a přicházejí o to nejlepší a nejcennější: útočného ducha, radost z boje, loveckou vášeň. Stíhače nelze spoutat, a již vůbec ne, jsou-li jejich okovy spojeny se zemí. Stíhači jsou celým svým nejvnitřnějším bytím elitou. Nepředstavitelně drahé produkty geniálních konstruktérů, pečlivých techniků a vysoce specializovaných dělník°u, vložené do rukou svědomitě vybraných a mnohostranně vycvičených znalců, vytvářejí zbraň s vysoce výkonnou silou, ale zároveň i vysoce citlivý prostředek, který potřebuje jemnou ruku. Zachází-li se s ním jako s nožem na porážku, pak se nikdo nemůže divit, ztupí-li se a je nakonec neupotřebitelný.

Do Bretaně jsme tedy odlétli bez jakéhokoli nadšení. Naším úkolem byla letecká obrana a mnoho jsme od jeho plnění nečekali.

Svého posledního soupeře jsem sestřelil před čtyřmi měsíci. Při přeletu z Düsseldorfu do Brestu jsem přistál se svým číslem, rotmistrem Mengem, v Le Touquet k doplnění paliva a spolu jsme udělali malou soukromou odbočku nad ostrovy. Žádného anglického stíhače jsme nezahlédli. Svou přítomností jsme provokovali tak dlouho, až to velitelství britského stíhacího letectva bylo hloupé a poslalo proti nám letku spitfirů. Naštěstí jsem je zahlédl ve stoupavém letu pod námi. K vlastnímu velkému překvapení jsem se v necelých tisíci metrech dostal za jednoho z nich a prostřílel jej z kulometů a kanónu tak, že začal hořet. Pilot vyskočil. Také Menge sestřelil jednoho spitfira. Konečně vyzbrojeni odhazovatelnými nádržemi vraceli jsme se spokojeně do Brestu, kam právě přiletěl zbytek eskadry.

Jak se dalo očekávat, vůbec nic se tu nedělo. Několikrát jsme sestřelili „průzkumný spitfire ve službě“. To však nebyl žádný úkol pro stíhací eskadru. Upřímně řečeno, záviděl jsem často Möldersovi, který byl již opět u kanálu v

kontaktu s britskými stíhači. Počtem sestřelů byl daleko napřed. Wieck padl. Balthasar byl zraněn.

15. dubna měl Osterkamp, který byl tehdy velitelem stíhačů v Le Touquet, narozeniny. Byl jsem pozván na oslavu. Tak jsem do své nové 109 F zabalil pěkný koš humrů a k tomu láhve sektu jako dárek a odletěl s nadporučíkem Westphalem jako číslem. Nedalo nám to a tak jsme při přeletu udělali malý „oblouk“ nad ostrovy. Brzy jsem zahlédl osamělý spitfire. Po divoké honičce osud rozhodl v můj prospěch. Hořící stroj tohoto houževnatého soupeře padl do malé vesničky západně od Doveru.

Brzy potom jsme před sebou viděli stoupat celou letku spitfirů. Jeden ze strojů visel kousek za letkou. Nepozorovaně jsem se za něho zařadil a z malé vzdálenosti jsem stíhačku rozstřílel na kousky. Při tomto útoku jsme zaútočili na celou letku. Sestřelil jsem ještě druhý spitfire, se kterým jsem se skoro srazil. Jeho dopad jsem ale pozorovat nemohl. Nezpozoroval jej ani Westphal, který se dostal do výborné střelecké pozice, ale pak měl poruchu na všech zbraních. Nyní to ale došlo tak daleko, že jsme jen taktak unikli divoce kroužícím spitfirům. Plný plyn - střemhlavý let - dolů ke kanálu. Divoce nás pronásledovali a ostřelovali, Westphal byl značně rychlejší než já. S mým „mlýnkem“ nebylo něco v pořádku.

Nad letištěm v Le Touquet jsem strojem silně zakýval. Nasadil jsem na přistání. Dole mechanici jako divocí vystřelovali červené signální střely. Konečně mi to došlo. Skoro jsem neplánovitě přistál na břicho. Jak jsem otočil páčkou k vysunutí podvozku, můj pták podvozek nevysunul, ale zatáhl. Celou dobu letu jsem měl vysunutý podvozek. Již v průběhu boje jsem levým kolenem narazil na páčku. Nyní jsem si vzpomněl, že jsem musel stroj znovu vyvažovat a že se změnily i letové vlastnosti. Humry i láhve sektu jsem nijak nepoškodil. Stíhač musí mít štěstí. Současně s hlášením o sestřelených spitfirech jsem vedoucímu stíhačů odevzdal svůj dárek k narozeninám.

O dva dny později, 17. dubna 1941, kapitulovaly na Balkáně zbytky jugoslávské armády. Také toto tažení Hitler původně neplánoval. Po Molotovově rozmrzelém odjezdu z Berlína bylo nutné sovětským expanzivním choutkám zahradit cestu na Balkán. Říše nabídla Rumunsku ochranu, kterou rumunská vláda přijala. Do Rumunska vpochodovala německá armáda. 1. března 1941 přistoupilo k Paktu tří Bulharsko. Jugoslávie se připojila o několik týdnů později. Ale za dva dny nato byla v Bělehradě Německu nakloněná vláda svržena. Říše zakročila zbraněmi. Za několik dní pochodovala Weichsova armáda do Kärntenu, Štýrska a jižního Maďarska, Kleistovy tankové jednotky mířily do prostoru Sofie a Listova armáda procházela vrchovinou na bulharsko-řeckých hranicích. 6. dubna začalo balkánské tažení, ve kterém německé rychlé armádní jednotky a luftwaffe naposledy v příkladné spolupráci v nejkratším čase porazily statečného a silného nepřítele. Znovu se osvědčil VIII. letecký sbor

pod vedením specialisty na spolupráci von Richthofena. Zatímco List neustálými útoky štuk prolomil dobře umístěnou, tvrdě bráněnou linii Metaxas a 9. dubna obsadili Thessaloniky, Weichs a Kleist útočili tankovými klíny na severu proti mase jugoslávské armády. Devátého dubna obsadili Niš, 11. dubna Agram a 13. dubna Bělehrad. Tažení bylo zakončeno bezpodmínečnou kapitulací 17. dubna. Řecká vláda uprchla 23. dubna společně s britskými jednotkami, které byly od března v Řecku, na Krétu. 2. května bylo již celé Řecko obsazeno německými jednotkami. Politováníhodná země, ve které ještě dlouho po skončení druhé světové války nebyl klid.

Dvacátého května byla uskutečněna největší letecká operace ve druhé světové válce. Obsazení Kréty bylo navzdory těžkým ztrátám velkým úspěchem. Druhého června byl z Kréty vyhnán poslední britský voják. Tuto akci německá propaganda vysvětlovala jako generální zkoušku na údajně nastávající invazi na britské ostrovy.

V tomto smyslu se vyjádřil i Göring, když koncem dubna pozval velitele jednotek umístěných ve Francii do Paříže k poradě o nastávajících bojích. Z jeho řeči nebylo pochyb, že bitva o Anglii byla jen předehrou ke konečné porážce britského soupeře, která je připravována značně zvýšeným zbrojením a zintenzívněním ponorkové války a má být zakončena invazí. Nemohu popřít, že Göringem vypracované plány, jejichž předpoklady ke zvýšení výroby letadel jsme přijali jako hernou minci, působily věrohodně.

Po skončení porady vzal Göring Mölderse a mne stranou. Zářil. Chtěl vědět, co tomu všemu říkáme. Přitom se usmívala mnul si ruce radostí. „To všechno vůbec není pravda," řekl. A pod pečetí naprostého mlčení nám prozradil, že celá porada je jen součástí velké zastírací akce, která má za úkol zamlžit skutečné úmysly německého vedení. Nastává střetnuti se Sovětským svazem. To byl pro mne omračující šok. Nyní mělo dojít k tomu, co nad námi od počátku viselo jako Damoklův meč: válka na dvou frontách. Se stísněnou ponurostí mě ovládla představa, že máme zahájit válku proti nesmírně velkému Sovětskému svazu, s jeho lidskými rezervami a přírodními zdroji, zatímco se naše síly ukázaly být příliš slabé, abychom prvním útokem porazili britského soupeře. A nyní se máme obrátit, aniž bychom měli krytá záda, proti novému, neznámému, ale v každém případě obrovskému nepříteli. Nastoupit znovu proti Anglii, to bylo podle našich dosavadních zkušenosti těžké rozhodnutí. Ale znali jsme soupeře a jeho možnosti. Věděli jsme, že ho můžeme a musíme porazit. Bohužel to nebylo lehké. Ale mohli bychom to dokázat, když zkoncentrujeme všechny síly k jednomu cíli. Mému a vůbec obecně německému založení neodpovídala účelnost v plnění úkolů, kde postačil poloviční nebo ještě menší úspěch. A teď jsme měli začít pracovat na novém úkolu ještě dříve, než byl první splněn. A také to bylo v úplném protikladu k tomu, co mi osobně řekl Hitler a čím operoval i ve své vánoční řeči k eskadře:

zamezit válce na dvou frontách a vyřadit jednoho soupeře po druhém. Tuto koncepci jsem obdivoval. Ta, kterou mi Göring po straně prozradil, mě naplnila nedůvěrou, dokonce odporem. Bylo mi, jako kdyby mě někdo uhodil do hlavy a proto jsem nedělal se svými pochybnostmi žádné tajnosti. Se svými názory jsem ale zůstal sám. Nejen Göring, ale i Mölders byli nadšeni. Luftwaffe, řekl Göring, získá pro své prapory na východě novou slávu. Rudé letectvo je sice početně silné, ale personálně a technicky beznadějně zastaralé. Je zapotřebí vždy sestřelit vedoucího svazu, pak se ti ostatní analfabeti domů již nevrátí. Můžete je sestřelovat jako asfaltové holuby na střelnici.

Naslouchal jsem Göringovi, aniž bych byl jeho nadšením sebeméně nakažen nebo snad dokonce přesvědčen. „A Anglie?" zeptal jsem se. Göring odmítavě mávl rukou. Za dva, nejpozději za tři měsíce, bude ruský kolos na zemi. A pak se celou silou rozmnoženou o nekonečné strategické zdroje Ruska, vrhneme proti nepříteli na západě. Nemůžeme vést boj proti Anglii s plným nasazením, pokud nás v zádech ohrožuje jiná mocnost, o jejíchž zjevně nepřátelských záměrech nemůže být pochyb. Na první čtyři nebo šest týdnů ruského polního tažení odjede Mölders se svou eskadrou na východ. Na západě zůstane jen 2. a 26. stíhací eskadra a některé výcvikové a doplňovací jednotky, z nichž každá postaví jednu bojovou letku. Pak jsem měl Möldersе se svou eskadrou vystřídat. „Vy pak doděláte zbytek, Gallande," řekl Göring svým otcovsky zářivým způsobem a rozloučil se s námi.

Ke své eskadře jsem se vrátil pln pochybností. Byl jsem hluboce otřesen. O svých starostech jsem se nesměl nikomu zmínit. Möldersovi i mně dal Göring nejostřejší příkaz k zachování mlčení o všem, co nám řekl. Řekl jsem si, že vidím situaci jen ze svého omezeného zorného úhlu malého komodora eskadry. Ohrožení z východu bylo všeobecně známé. Zbývala naděje, že polní tažení proti Sovětskému svazu proběhne skutečně podle předpokladů a s podobnou převahou jako dosavadní blesková polní tažení. Vkládal jsem velké naděje do zdánlivé zranitelnosti sovětského totalitního režimu a také jsem se již dříve o této naději Göringovi zmínil. Ten ale okamžitě zvážněl a energicky odmítl: „Nemluvte mi tu o možnosti vnitřního zhroucení bolševického systému. Vůdce tuto možnost vyloučil z každé diskuse. Nedělejte z toho tragédii, pokud o tom s někým budete hovořit. I u nás by bylo vzbouření státu nepřátelských živlů beznadějnou záležitostí. Ale v Sovětském svazu je každý pokus o vnitřní rozklad dnes již více než dvacet let trvajícího režimu nesmysl a sebevražda. Vůdce odmítl, aby se taková možnost objevila třeba jen na okraji jeho výpočtů. Sovětský svaz nemůže rozbít nic jiného než násilí a zbraně. A to uděláme. Spolehněte se na to."

Ve dnech, když se válka se Sovětským svazem, která se jako tmavá stěna mraků rozestřela na horizontu válečného dění, nad námi hrozivě stahovala,

jsem byl Göringem zatažen do jedné tajemné aféry této války. Její hlavní herec skončil ve vězení ve Špandavě: Rudolf Hess.

Brzy večer 10. května 1941 mi zavolal říšský maršál a zřejmě dost rozčilený vydal rozkaz, abychom okamžitě s celou eskadrou odstartovali. Zdálo se mi to nesmyslné. Za prvé se právě začalo smrákat a za druhé nebyly hlášeny žádné nálety. Upozornil jsem na to Göringa.

„Nálety," opakoval, „Tady vůbec nejde o nálety. Máte zabránit úletu. Vůdcův zástupce se zbláznil a prchá v Me 110 do Anglie. Musí být bezpodmínečně sestřelen."

Požádal jsem o pravděpodobný kurs a čas startu stroje. Dostal jsem rozkaz okamžitě po letu osobně podat hlášení.

Když jsem odložil sluchátko, nevěděl jsem, zda se zbláznil vůdcův zástupce, říšský maršál, nebo já. Ale rozkaz, který jsem dostal, byl určitě bláznivý. Zbývalo nám posledních deset minut rychle ubývajícího světla. A v této době je ve vzduchu mnoho Me 110 při zkušebních letech před nočními bojovými lety a další při dílenských letech. Jak máme vědět, ve kterém sedí Rudolf Hess? Nařídil jsem tedy jen čistě symbolicky start. Velitelé grup měli poslat na start jeden nebo dva stroje. K čemu a proč jsem jim neřekl. Museli si myslet, že jsem se zbláznil.

Zatím jsem si vzal mapu a pokoušel jsem se vypočítat vzdálenost a letovou dobu na trase Augsburg-Anglie. Pokud souhlasí, že Hess odstartoval z Messerschmittova továrního letiště v Augsburgu, pak je velmi malá pravděpodobnost, že doletí ke svému údajnému cíli do Anglie. Ale starý letec z první světové války, jakým Hess byl, má stále notnou dávku odvahy, přehledu, leteckého umu, nebo ztřeštěnosti k takovému podniku.

Kolem těchto otázek se točil telefonní hovor, kterým jsem Göringovi hlásil výsledek našeho „bojového letu", řekl jsem Göringovi, že pokud se Hessovi skutečně podaří přeletět z Augsburgu až k britským ostrovům, pak nejpozději tam ho sestřelí spitfiry.

Jeho Me 110 doletěl až nad Skotsko, kde mu zřejmě došlo palivo. Seskočil padákem v blízkostí obce Paisly a byl zajat rolníkem, ozbrojeným vidlemi.

Berlín 22. května úředně oznámil: „Člen strany Rudolf Hess, který měl pro léta trvající pokročilou nemoc od vůdce přísně zakázáno zabývat se leteckou činností, i přes tento zákaz s letadlem odstartoval. Desátého května okolo 18. hodiny odlétl z augsburgského letiště, ale do dnešního dne se nevrátil. Po prohlídce vyšlo ze zanechaných papírů najevo, že žil v domnění, že se mu přece jenom podaří osobním zákrokem u dříve již mu známých Angličanů dosáhnout porozumění mezi Německem a Anglií."

Jaké pozadí mohl tento let mít? Patrně se někdo pokusil v posledním okamžiku zatáhnout za záchrannou brzdu rychle jedoucího vlaku, řítícího se falešným směrem.

Začal nástup na východ. Eskadra za eskadrou byla překládána do východního nástupního prostoru. Celá tíha boje proti RAF spočívala nyní na obou eskadrách, které zůstaly na západě. JG 2 přeložili jižně od Seiny, JG 26 se vrátila zpět do Pas de Calais a můj štáb do Audembertu. Angličané zahájili tak zvanou „nonstop ofenzívu“. Pokud z toho německá propaganda udělala „nonsense ofenzívu“ (nesmyslnou), odráželo se v tom sice již obvyklé, pro nás frontové vojáky nesnesitelné přehánění, které ale ve svém jádru bylo celkem správné. Z počátečních útoků stíhaček se vyvinuly bombardovací nálety se stíhací obranou, které zesílily obzvláště po zahájení polního tažení na východě. Nějaký strategický účel tyto jednou nebo dvakrát denně prováděné útoky asi neměly. Jedenkrát byly překvapivým hloubkovým letem přes Holandsko napadeny průmyslové cíle západně od Kolína. Svaz jsme zastihli při odletu a podařilo se nám sestřelit osm bombardérů a několik stíhaček. Dnes se ovšem role obrátily. Útočila RAF. A my jsme se bránili, jak jsme nejlépe uměli. Početní poměr se silně změnil v náš neprospěch.

1. května nám velitel letecké armády, polní maršál Sperrle, gratuloval k 500. sestřelu eskadry, Do konce roku jsme toto číslo skoro zdvojnásobili. V týdnech krátce před a po zahájení ruského polního tažení se značně zvýšila britská letecká činnost. Mohutný odsun sil od kanálu způsobil, že si nás soupeř nejdříve ohmatal a pak se pokusil zmocnit se vzdušného prostoru, hájeného nyní jenom malými silami.

21. června - byl to zářivý letní den, na který se dobře pamatuji a na který nikdy nezapomenu - hlásily přístroje Freya kolem dvanácté hodiny v poledne „nálet mnoha letadel“. Byl to, jak se později ukázalo, svaz blenheimů, bombardující pod ochranou asi 50 spitfirů a hurricanů tehdy nejoblíbenější cíl Angličanů - St. Omer. Vyhlásil jsem poplachový start pro všechny tři grupy, které se krátce poté dostaly do těžkého boje, pro obě strany bohatého na ztráty.

Ve 12.24 jsem odstartoval s letkou, která byla u mne ve službě, jakou vedoucí jednotka eskadry. Zahlédli jsme britský svaz ve výšce asi 3 500 metrů, který právě napadl letiště Arques u St. Omeru. Z převýšení jsem proletěl mezi doprovodnými stíhači k bombardovací jednotce a z nejkratší vzdálenosti jsem zahájil palbu na pravý stroj posledního roje. Blenheim začal okamžitě hořet. Část posádky vyskočila. Stroj explodoval při dopadu na letiště u St. Omeru. Je 12.32. Osm minut po startu. Je to můj 68. sestřel.

Má jednotka se mezitím utkala se spitfiry a hurricany. Jsme jediní Němci, kteří v tomto okamžiku na svaz útočí. Okamžitě zaútočím znovu. Opět se mi daří prolétnout mezi stíhačkami. Tentokrát musím zaútočit na stroj z prvního roje. Z pravého motoru vyráží plamen a černý kouř. Stroj vypadává ze sestavy. Vidím, jak se otevírají dva padáky. Je 12.36. Sestřel číslo 69.

Ted mi ale spitfiry šlapou pěkně na paty. Trasy světelných střel jsou zatraceně blízko mé kabiny. Pokouším se uhnout z dráhy střel. Rychlý únik. Zbavil

jsem se pronásledovatelů. Vlétl jsem do mlhy. Ale dostal jsem to přece. Pravý chladič je rozstřílený. Za mnou se táhne dlouhá bílá stopa. Za okamžik se motor zadřel. Nouzové přistání. Na štěstí je pode mnou letiště Calais-Marck. Bylo to příjemné přistání na břicho. Po půl hodině odlétám v Me 109 zpět k eskadře.

Po obědě tanec pokračuje. V 16.00 znovu poplachový start. Silné britské svazy stíhaček v náletu přes kanál. Opět všechny schopné stroje startují proti nepříteli. Moje věrné číslo Hagenauer, který již minulý rok se mnou létal skoro na každý bojový let, byl sestřelen skoro současně se mnou. Startuji tedy sám. Na jihovýchodě Boulogne vidím svou první grupu, ke které se chci připojit. Jižně odtud a trochu níže letí svaz spitfirů. Jeden z posledních strojů okamžitě napadám. Bohužel ne tak úplně poslední. Ale stroj, na který jsem zaútočil, hoří a padá. Sestřel číslo 70. Pěkně zaokrouhlené číslo, myslím si a sleduji jeho pád. Nemám žádného svědka, protože jsem sám.

Zatraceně, v té škatuli to docela strašidelně zarachotilo. Ted mě dostali. To je z toho, když člověk třeba jen několik sekund nedává pozor. Tvrdá rána zasáhla hlavu a pravou ruku. Stroj je škaredě zasažen. Křídla jsou roztrhána zásahy kanónů. Sedím napůl odkrytý. Pravou stranu trupu letadla mi granáty spitfira odtrhly. Nádrž a chladiče jsou prázdné. Skoro s ulehčením konstatuji, že můj těžce poškozený Me 109 se zastaveným motorem létá docela dobře a poslouchá kormidla. Ještě jednou jsem měl kliku, myslím si a chci se pokusit doklouzat domů. Jsem 6 000 metrů vysoko.

Paže a hlava krvácí. Bolest ale necítím. Nemám na to čas. Zdá se, že nejsou zasaženy důležité orgány. Z ulehčeného rozjímání mě vytrhuje ostrá detonace. Nádrž, ze které dosud benzín jen tiše bublal, explodovala. Celý konec trupu je náhle v plameni. Do kabiny vniká hořící benzín. Je tu nepříjemné horko. Přiznávám se, že mi celým tělem projel smrtelný úlek. Měl jsem jedinou myšlenku: ven, ven, ven! Nouzový odhoz kabiny! Nefunguje. Zasekl se. Mám snad uhořet v kabině?! Vytrhávám popruhy.. Pokouším se kabinu odklopit. Vítr ji tlačí proti mně. Kolem jsou jasné plameny. Musí se ti to podařit! Nesmíš tu uhořet! Přepadl mě strašlivý strach. Jsou to nejstrašnější sekundy mého života. Posledním vypětím se vzpírám proti kabině. Ta se náhle uvolňuje a mizí za strojem. Páku řízení jsem již přitáhl. Úder na páku mě vyhazuje, jak jsem doufal, docela ven z hořící rakve, která dosud byla mým oblíbeným a věrným Me 109. Můj sedací padák se pevně zaklínil do pevné části kabiny. Celý stroj již hoří a řítí se se mnou do hlubin. Trhám, jednu ruku na stožáru antény, kopu nohama do všeho, kam dosáhnu. Marně. Mám se snad, nyní již napůl venku, přece jen zabít? Nevím, jak jsem se nakonec přece jen uvolnil. Náhle jsem padal, několikrát jsem se-ve vzduchu otočil a převrátil. Díky bohu. V rozčilení jsem skoro místo otevření odemkl zámek padáku. V posledním okamžiku jsem zpozoroval, že jsem zámek již odjistil. A znovu mi celým tělem proběhl úděs.

Pak bychom se byli na zem dostali každý zvlášť - padák a já. Z toho by nikdo z nás nic neměl. Pak najednou tvrdý náraz a již visím na houpajícím se vrchlíku. Snáším se klidně a tiše k zemi.

Pod sebou vidím černým kouřem poznamenané místo, kam dopadl můj Me 109. Vlastně bych měl přistát jako opice na stromech ve Foret de Boulogne. Ale můj padák se jen otřel o vysoký topol, zamotal se a dopadl relativně šťastně do měkké, bažinaté louky. Do této chvíle jsem měl nervy napjaté k prasknutí. Nyní jsem se zhroutil. Cítil jsem se zbitý jako pes. S vymknutou, okamžitě silně oteklou nohou, silně krvácející hlavou a rukou, jsem nebyl schopen chůze, nemohl jsem dokonce ani vstát. Nakonec přišli nedůvěřiví a málo přátelští francouzšti rolníci a odvlekli mě do selského stavení. První Němci, které jsem uviděl, byli muži z Todtovy organizace z blízkého staveniště. Ti mě naložili do auta a odvezli mě do Audembertu k eskadře.

Tam už si o mě dělali velké starosti. Příjezd tomu náležitě odpovídal. A když jsem dostal velký koňak a obzvlášť dobrý obligátní doutník po sestřelu, cítil jsem se již značně lépe. V námořní nemocnici v Hardinghemu mě můj přítel lékař námořní eskadry sešil. Obzvlášt vysoko si u něho cením, že jsem směl kouřit i na operačním stole a že si mě v nemocnici nenechal, ale pustil mě zpět k eskadře. Mohl jsem jí dál velet, alespoň ze země.

Zážitky toho dne - eskadra zaznamenala čtrnáct sestřelů - se okamžitě rozkřikly. Ze všech stran přicházela blahopřání. Mé „neplánované“ narozeniny a současně sedmdesátý sestřel byly oslavovány odpovídajícím způsobem. Z Le Touquet přijel Osterkamp. To, co mi kromě blahopřání řekl, bylo jako blesk z čistého nebe. S tím nepočítal nikdo, a já nejméně. Dubové ratolesti k rytířskému kříži byly doposud nejvyšším německým vyznamenáním za statečnost. Podle všeobecného názoru v této válce již nic vyššího nepřijde. Ještě pozdě v noci přišlo z vůdcova hlavního stanu telegrafické potvrzení: „...propůjčuji vám jako prvnímu důstojníkovi německé branné moci dubové ratolesti s meči k rytířskému kříži železného kříže. Adolf Hitler.“

Východní fronta - Verdun ve vzduchu

Za ranních červánků příštího dne, 22. června 1941, byl po mohutné dělostřelecké přípravě zahájen útok na frontě široké 3 500 kilometrů mezi Ladožským jezerem a Černým mořem. Zúčastnily se ho tři skupiny armád. Z Východního Pruska zahájil útok směrem na Leningrad von Leeb s Bushovou a von Küchlerovou armádou a tankovou skupinou Höppner a Kellerovou leteckou armádou. V prostoru Varšavy se soustředila skupina armád von Bocka s armádami von Klugeho, von Weichse a tankovými skupinami Guderian a Hoth a Kesselringovou leteckou armádou. Byla nejsilnější a jejím cílem byla Moskva. Z jižního Polska a Haliče vyrazil von Rundstedt s armádami von Reichenaua, von Stiilpnagela, tankovou skupinou von Kleista, leteckou armádou Ltihra a s madarskými a slovenskými jednotkami na Ukrajinu. Na obou křídlech obrovské fronty bojovali spojenci Německa. Finové pod vedením maršála Mannerheima zaútočili společně s Dietlovou armádou na karelské šíji mezi Oněžským a Ladožským jezerem, Rumuni pod vedením maršála Antonesca společně s armádou von Schobertha osvobozovali svá Sověty uloupená území a podél Prutu postupovali na Oděsu.

Začala operace v rozsahu, který dějiny války dosud nezaznamenaly. Rozlehlost země a pro evropské pojmy nepředstavitelná lidská masa sovětského soupeře zdánlivě nemohly ovlivnit plánovaný vývoj operací. Do země se zakously německé tanky a ničily každý odpor. Již v prvních válečných dnech došlo k velkým obkličovacím bitvám, ve kterých bylo zničeno a zajato takové množství lidí a materiálu, že se to zdálo až neuvěřitelné.

Německé bombardéry, štuky, stíhací a bitevní eskadry již od prvních ranních paprsků létaly nad ohnivou stepí a neustálým napadáním ničily letiště a základny nepřátelského letectva, shromaždiště jednotek a záloh, rozbíjely přísun a podporovaly podle vzoru z Polska a ze západního tažení pozemní jednotky. Jmenovitě štuky a bitevní letci mají velké zásluhy na bezprostřední spolupráci s bojujícími pěšáky. Stíhači brzy dosáhli vysokých počtů sestřelů. Bojová hodnota a výcvik sovětských letců na počátku tohoto tažení byly hluboko pod naším průměrem. Brvy po mě dostal meče i Mölders a za několik týdnů později dosáhl stého sestřelu. Za tento výkon mu byly jako prvnímu důstojníkovi propůjčeny „brilianty k dubovým ratolestím: `

Úplné zničení sovětského letectva v Douhetově smyslu se přirozeně nikdy nepodařilo. Naše převaha byla jednoznačná a vydržela daleko déle, než bylo předpokládané trvání války. Ale k totálnímu zničení by bylo zapotřebí dálkové

strategické letectvo s daleko větším počtem strojů. Nic takového ale neexistovalo. Ohromné rozlohy operačního prostoru a mnohostrannost úkolů roztříštily síly luftwaffe. Víc a víc ztrácela své samostatné postavení a kvůli požadavkům co do rozsahu a tvrdostí dosud nikdy nevídaného boje se nuceně dostala do role doplňující složky armády. Německá luftwaffe byla - stejně jako válečné námořnictvo - jak to také odpovídalo jejím vlastnostem, plánována a vybudována jako samostatná část branné moci. Při zásadně správném odhadu jejího významu nebyl čas dát jí potřebnou šíři a hloubku. Nyní z donucení opustila vlastní koncepci. Vnutila se do role jakéhosi „armádního požárního sboru“ a stále více se ocitala v zajetí taktického pěšáckého myšlení.

Aniž bychom to měli v úmyslu, skoro jsme převzali pojetí soupeře. Sovětské letectvo nebylo samostatnou částí, nýbrž součástí Rudé armády. Jako takové bylo snad důsledněji a účelněji organizováno a nasazováno než luftwaffe. Protože již od začátku vypustilo všechny strategické cíle a výlučně se koncentrovalo pouze na podporu Rudé armády, bylo těžiště jeho činnosti v bitevních letadlech. Každý voják z východu mohl vyprávět, jak mu ztěžovaly život raty, Il 2, migy a lagy. Názor sovětského letectva na strategické úkoly byl primitivní, kvalita technické výzbroje nedostatečná, stejně jako letecké umění. Ale svou ohraničenou a skoro výlučnou úlohu, tj. všemi prostředky pomoci bojujícím rudoarmějcům, plnilo. Navzdory převaze se nám tomu nikdy nepodařilo zabránit. Většina center sovětského průmyslu byla mimo dosah našich bombardérů, proto mohly naše úspěchy v sestřelech, které často dosahovaly až astronomických čísel, vytvořit jen dočasné místní ulehčení. Bylo to, jako kdyby chtěl někdo vyhubit mravence tím, že zabíjí jednoho mravence po druhém, ale mraveniště zničit nemůže.

K tomu se přidávala primitivnost země, nesmírné vzdálenosti, špatné silnice, těžkostí zásobování. Komplikovaný technický aparát luftwaffe byl velice citlivý na přísun a byl zcela závislý na dobré práci mechaniků a dodávkách náhradních dílů. Nejtěžší ztráty nám nezpůsobilo rudé letectvo nebo protiletadlové dělostřelectvo, ale nedostatek zázemí, nepostradatelného pro provoz tak vysoce vyšlechtěné a tím i citlivé zbraně, který v Rusku brzy snižoval bojovou sílu luftwaffe.

Jednou z nejdůležitějších zásad velitele v leteckém boji je vytvoření těžiště - „pařezu“ - na rozhodujícím místě. Stale se rozšiřující bojová fronta na východě a překrývající se požadavky armády ztěžovaly jeho vytvoření. Navzdory všeobecné převaze a relativně nízkým ztrátám byla proto na východě v dohledu doba, kdy v důsledku opotřebování začne luftwaffe ubývat útočná síla. Do té doby musí být tažení vítězně zakončeno. Zdálo se, že dosavadní úspěchy nás k této domněnce opravňují.

Zvláštní hlášení z východu se překrývala. U Umaně byly obkličeny a zničeny dvě celé a část třetí armády. Leningrad byl obklíčen. Oděsa uzavřena. Na

středním úseku se Smolensk, Gomel, Mogilev, Brjansk a Vjazma staly svědky ohromných bitev, ve kterých byla rozbita Timošenkova armáda, určená k obraně Moskvy. Na východ od Kyjeva a na Dněpru byla bleskurychlým průlomem obrněných jednotek obklíčena a zničena Buďonného armáda. Řetěz hrdinských činů pokračoval jeden za druhým. Koncem září byly německé a spojenecké armády tisíce kilometrů hluboko v nepřátelském území. Fronta probíhala přibližně od Ladožského a Ilmenského jezera přes Smolensk a Poltavu k Azovskému moři.

My, letci na západě, jsme poslouchali zvláštní hlášení se stejným bezmezným obdivem jako celý německý národ. Ale byla s tím spojena určitá obava, srovnatelná s pocitem plavce na Bodamském jezeře, který netuší velikost nebezpečí, do kterého se vrhá. Nesmírnou vojenskou sílu Sovětského svazu, osobní, morální a materiální, která se jasně projevila v těchto měsících, považovali i největší pesimisté za nemožnou. Můžeme ji považovat za překonanou? Nebo na nás čekají ještě větší překvapení?

Je pochopitelné, že veškerý zájem německé veřejnosti, stejně jako vedení, se obrátil k východu. My na západě jsme se cítili opuštěni. Angličané uzavřeli se Sovětským svazem počátkem července spojeneckou smlouvu a snažili se svým způsobem podpořit nového spojence. Zesílili nonstop ofenzívu. Snad jediné, co jsme o tom z Berlína zaslechli, velmi úsporně mezi zvláštními hlášeními a fantastickými zprávami z východní fronty, bylo několik přehnaně ironických poznámek velice sebevědomého rozhlasového komentátora. Kdyby raději neříkal vůbec nic. Bylo nám přece úplně jasné, že východ je dnes nejdůležitějším bojištěm. Také my jsme obdivovali docílené úspěchy a uvědomovali si jejich význam. Ale jednoduše bylo nesnesitelné tímto způsobem znehodnocovat náš boj na západě, který jsme vedli na ztracené vartě proti denně sílícímu nepříteli. U nás se v každém jednotlivém letu rozhodovalo o životě a smrti. Vůbec se nestydím přiznat, že skoro před každým bojovým letem jsem měl údy jakoby zmrtvělé strachem. Ale ve výšce několika tisíc metrů jakoby vítr tento strach odvál.

Dlouho jsem uvažoval, nemám-li nechat převelet na východ jednoho ze dvou bratrů, kteří se mnou bojovali v eskadře. Tam byla šance na přežití daleko větší nežli u nás. Ale oba se postavili proti. Wilhelm projevil pro stíhání velké nadání. Později byl vyznamenán rytířským křížem. S Paulem to navzdory velkému nadšení a odvaze zpočátku tak dobře nešlo. Patřil mezi ty stíhače, kteří v divokém útoku v rozhodujícím okamžiku střílí vedle. Ale pak přece jen tento mrtvý bod překonal. Za tu dobu, strávenou společně na frontě, mi oba bratři přirostli k srdci. Znamenali ale pro mě další obrovské zatížení, protože jsem ke starostem komodora přidával i větní starosti bratrské.

Po dosažení 70. sestřelu mi přísně zakázali bojově létat. To mi zpočátku nevadilo, protože jsem se stejně nemohl pohybovat. Sotva jsem ale mohl

alespoň trochu chodit o holi, chtěl jsem zalétat a zastřílet dva nové stroje. To mi nikdo výslovně nezakázal. Vztahoval jsem zákaz jen na bojové lety.

Můj první mechanik, poddůstojník Meyer, mi bez mého vědomí zabudoval do stroje dodatečné pancéřování opěrky hlavy. Bylo to myšleno dobře, ale při zavírání kabiny jsem si udělal na hlavě pořádnou bouli. Dostal hned vynadáno, ale již za několik minut jsem toho nesmírně litoval, protože z tohoto dílenského letu se 2. července vyvinul můj první a zároveň poslední bojový let. K St. Olmeru se blížil bombardovací svaz krytý stíhačkami. Vedl jsem proti nim celou eskadru, dostal se do dobré pozice, dal rozkaz k útoku a jako první jsem se vrhl mezi anglické doprovodné stíhače. Proletěl jsem mezi nimi a pokračoval směrem k bombardérům. V mírné pravé zatáčce jsem odstřeloval z dvou set metrů Blenheim v prvním roji. Při střelbě jsem se k němu přiblížil do nejtěsnější blízkostí. Z trupu a pravého motoru mu odlétávaly kusy plechů a jiné části. Pak se náhle objevily plameny a kouř. Zbytky blenheimu jsme později našli. Pád jsem nemohl pozorovat, protože jsem se ocitl v rozhořčeném boji s doprovodnými stíhačkami. Zatímco jsem bojoval s jedním spitfirem, dostal mě druhý. V žebrech stroje to zaskřípalo. Kabina nad hlavou se mi rozletěla na kusy. Především se ale veškerá nepřízeň opět soustředila na mou hlavu. Po tváři mi stékala horká krev. Už jsem za sebou viděl zatahovat černou oponu. S vynaložením veškeré energie se mi podařilo setřást útočníky a přistát živý. Skoro celý stroj byl rozstřílen a na novém pancéřování hlavy explodoval dvoucentimetrový granát... Opět mě museli v hardinghemské nemocnici trochu sešívat. Ale bez pancéřové desky by z tohoto nezbytného dílu těla nezbylo nic. Poddůstojník Meyer dostal osm dní zvláštní dovolené a 100 marek. Takovou cenu pro mne měla moje hlava.

Kvůli porušení zákazu startu jsem to pěkně schytal. Přísně vzato a z čistě vojenského hlediska jsem se dopustil vyslovené nedisciplinovanosti. Rozkazy - a zákaz startů k ním nepochybně patřil - jsou ve službě proto, aby se plnily. Nebylo mi příliš dobře po těle, když mě poslali do Východního Pruska, abych od vůdce přijal meče. Přelétl jsem do Rastenburgu a odtud odjel do „Vlčího doupěte“ - takové bylo krycí označení Hitlerova hlavního stanu. Uprostřed tmavého borového lesa tu vyrůstaly za četnými zátarasy z ostnatého drátu stále nové bunkry a baráky. Mezi vojáky, stojícími na stráži, důstojníky a dělníky Todtovy organizace v olivových uniformách, svítilo zlato a červeň generálů a důstojníků generálního štábu. Nevídané fantastické uniformy diplomatů a vysokých stranických a státních úředníků jedinečný pohled doplňovaly.

Překročený zákaz startu mi Hitler nevyčítal, ale dal si přesně vyprávět příběh o dodatečně namontované pancéřované desce a požádal mě o „větší opatrnost v leteckém boji“. Vlastně jsem očekával, že bude hovořit o neuvěřitelných úspěších branné moci na východě. Pro tuto příležitost jsem si již připravil několik hořkých připomínek o naší opuštěnosti na západě.

Stal se ale pravý opak. S velkým zájem a s plným pochopením pro naši situaci se vyptával na naše boje u kanálu. Vyjádřil se slovy plnými uznání o výkonech těch několika stíhačů, kteří v této době nesou celou tíhu každodenního boje proti narůstající síle RAF. Bylo mu naprosto jasné, že se začínají projevovat první dodávky zbraní z Ameriky podle smlouvy o půjčce a pronájmu a že se jejich rozsah bude neustále zvětšovat. Věřil ale, že tento náskok brzy doženeme. Sovětům jsme právě zasadili hrozné rány. Operace pokračují přesně podle plánu. Rudá armáda bude zničena ještě před příchodem zimy. Do té doby musíme zatnout zuby. Již teď by mohl omezit výrobu munice. Sklady jsou plné. Brzy bude moci demobilizovat 50 divizí. Dobytá území můžeme ovládat několika rychlými tankovými jednotkami. V té době již nepotřebné armádní divize a výrobní kapacity, které byly určeny pro ně, přijdou vhod luftwaffe. Anglické pozice na Blízkém východě budou z Egypta a Kavkazu sevřeny do kleští. Po vyčištění Středomoří budeme schopni zvýšit vyzbrojování luftwaffe a ponorkového loďstva a tím zasadíme smrtelnou ránu Anglii.

Zamyšleně, ale stále ještě s plnou důvěrou, jsem se vrátil zpět ke své eskadře u kanálu. Zatnout zuby, to budeme muset určitě. Jestliže se ale obraz, který mi Hitler v hrubých rysech načrtl, stane skutečností, pak přijde den, kdy budeme muset tak jako tak nastoupit proti našemu starému soupeři. To, co jsem ve „Vlčím doupěti“ uslyšel, zní rozhodně fantasticky. Ale nebyla snad celá tato válka fantastická? Není to neuvěřitelné, že to malé Německo skočilo na hrdlo bolševickému kolosu a že mu hrozí zadušením? Ovšem běda, kdyby se smrtelný hmat z nějakého důvodu nepovedl. Pak musí rychle nastat konec. Při dlouhé válce proti Sovětskému svazu není naděje, že luftwaffe opět získá ztracenou nadvládu ve vzduchu. Dlouhá válka na východě by se určitě stala mlýnem na její rozdrcení.

Tyto myšlenky jsem hluboko potlačil. Denní bojové lety vyžadovaly plnou psychickou a morální sílu. Kdo chce obstát, musí se plně koncentrovat na nepřítele.

Válka není kriket

Angličané na nás tvrdě dotírají. Bijeme se s nimi jako v ringu mohutnými údery. Stahujeme se ale zpět, jak jen můžeme. V tomto pozdním létě jsem sestřelil 21 spitfirů, 3 blenheimy a jeden hurricane. Pro mne znamená hluboké uspokojení skutečnost, že boj, i když tvrdý, se ani na chvilku neodchýlil od nepsaných zákonů rytířství. Vzdáleni všem humánním prohlášením a s plným vědomím, že naše střetnutí se soupeřem je zápas, řídíme se pravidly čestného boje, kdy první pravidlo zní, ušetřit bezbranného nepřítele. Německá záchranná služba lovila z kanálu plovoucí Tomíky stejně jako Němce. A střílet na pilota visícího na padáku by se nám tenkrát zdálo aktem nesmyslného barbarství. Velmi přesně si pamatuji na bližší okolnosti, když se jednou během bitvy o Anglii tohoto tématu dotkl Göring. Rozmluvě, která se odbývala před Göringovým zvláštním vlakem ve Francii, byl přítomen již jen Mölders.

Máme zkušenosti, slyšeli jsme tehdy, že právě u technicky náročných zbraní, jako jsou například tanky a stíhačky, je důležitější bojovník než materiál, zničený v boji. Tedy muži, kteří tyto stroje ovládají. Letadla, která sestřelujeme, mohou Angličané poměrně snadno nahradit. Ne však už piloty, které nahrazují stejně jako my tím obtížněji, čím déle válka trvá. Kdo z našich nejúspěšnějších stíhačů přežije tuto válku, toho můžeme směle vyvážit zlatem nejen pro jeho zkušenosti a znalosti, ale také pro jeho jedinečnost.

Nastala krátká přestávka. Göring chtěl vědět, zda jsme někdy o těchto otázkách přemýšleli. „Ano, pane říšský maršále.“ „No a?“ Mlčel jsem. Göring se mi podíval pevně do očí a řekl: „Co byste si pomyslel o rozkazu, který by nařizoval střílet do pilotů, visících na padáku?“ „Považoval bych to za vraždu, pane říšský maršále,“ odpověděl jsem, „a pokoušel bych se všemi svými prostředky takovému rozkazu zabránit.“

Göring mi položil obě ruce na ramena a řekl: „Přesně tuto odpověď jsem od vás očekával, Gallande. Podobné myšlenky se objevily již v první světové válce, ale byly právě jako teď stíhači odmítnuty.“

Důvod této rozmluvy jsem neznal. Nevěděl jsem, zda z některé strany nevyšel podnět k takovému rozkazu. Jestliže ale někdo vážně vyslovil takový návrh, pak to mohl být jen někdo, komu je naprosto cizí pravé vojáctví a vědomí čestného boje. Pozoruhodné ovšem bylo, že Göring hledal otázkou položenou nám na frontě podporu pro odmítnutí tohoto možného nebo skutečně vyslovovaného názoru. V každém případě, ani v době, kdy na sebe

letecká válka vzala strašlivé formy, se o této otázce v německé luftwaffe nikdy nehovořilo.

Téma „rytířskosti“ bylo zvláštním způsobem demonstrováno jedním příběhem, který se přihodil u kanálu toho léta 1941. Jeden z tehdy nejslavnějších a v Anglii oslavovaných stíhačů RAF, beznohý podplukovník Douglas Bader, byl v boji nad Pas de Calais sestřelen. Kdo ho sestřelil, nebylo jednoznačně určeno. Když upadl do zajetí, chtěl to Bader docela přesně vědět a rád by byl poznal svého přemožitele. stekl, že by byla pro něho strašná představa, kdyby ho sestřelil nějaký německý desátník. Desátník to nebyl. Ale jeden z našich nejschopnějších poddůstojníků, mezi kterými byli vynikající stíhači, mohl právem sestřel ohlásit. Také já jsem ten den z Baderovy jednotky sestřelil dva spitfiry. Abychom tedy Badera nezranili, vybrali jsme z nejúspěšnějších stíhačů onoho dne dobře vypadajícího, světlovlasého, mladého nadporučíka, kterého jsme mu představili jako jeho přemožitele. Bader byl příjemně překvapen a svému vítěznému soupeři potřásl srdečně rukou.

Svůj pád vylíčil sám takto: „Vidím, jak z, mé bedny odlétávají kusy plechu. Nos letadla se sklonil k zemi. Ještě jsem se kolem sebe rozhlédl - mé letadlo již nemělo ocas... Nezbývalo teď nic jiného než vyskočit. Snadněji se to řekne, než udělá, když stroj padá kolmo k zemi a při tom se točí jako káča. Rukama jsem se vytáhl vzhůru. Jedna noha - protéza je již venku. Ta druhá, pravá, se pevně zaklínila. Tahám. Stroj tahá také. A pak padám vzduchem bez pravé nohy - protézy. Ta pokračuje s letadlem dolů...“

Padák se otevřel. Dopadl na zem byl velmi bolestivý a tak prudký, že se levá Baderova protéza zabořila do prsou. Do nemocnice v St. Olmeru ho přivezli v poněkud zbědovaném stavu. První jeho otázka byla, co se stalo s jeho protézami. Jedna stála opřená o postel, druhou jsme na jeho prosbu hledali pod troskami spitfiru - a také našli. Byla jen trochu ohořelá. Sotva ho lékaři pustili z postele, začal se pokoušet chodit. Tento muž měl nevyčerpatelnou energii. Odmítl jednolůžkový pokoj, který mu přidělili, chtěl ležet společně s ostatními britskými piloty, kteří byli v nemocnici. Udával ve všem tón a pozvedával ducha i kamarádství.

Bader je pilotem z vášně. Když v roce 1931 jako docela mladý muž ztratil při leteckém neštěstí obě nohy, nenechal se odradit a přesto létal. Jakmile vypukla druhá světová válka, dokázal svou energií a uměním prosadit své znovupřijetí do RAF. Určitě to je jediný pilot na světě, který se se dvěma protézami aktivně zúčastnil druhé světové války. Britský selský rozum zvítězil nad služebními předpisy. Bader udělal rychlou kariéru. Byl jedním z mladých britských velitelů, jejichž nezlomná houževnatost v bitvě o Anglii zachránila vlast.

Jednoho dne ke mně přišel velitel I. grupy a ohlásil mi, jakého „orla“ jsme chytili. Byl jím nadšen: „S tím se musíte seznámit“. Jednoho dne, když se

Baderova nalomená žebra poměrně uzdravila, předjel před nemocnici můj velký reprezentační Horch, který jsem skoro nepoužíval. Doprovázející důstojník, jeden rotmistr a řidič snesli podplukovníka s náležitou úctou dolů. Na velitelství eskadry se shromáždili všichni velitelé grup a řada dalších důstojníků ke společnému čaji s britským hostem. Byl viditelně překvapen a pohnut velkorysostí přijetí. Jen zvolna překonával nedůvěru, kterou navzdory šarmantnímu a přátelskému přijetí nedokázal skrýt.

Bader se také vyhýbal sebemenší zmínce o vojenských záležitostech. My jsme měli stejně přísně zakázáno vyslýchat zajatce, protože k tomu byli určeni specialisté v centrálních výslechových táborech. Ale on nám neřekl ani tak obyčejnou věc, jako je počet jeho sestřelů.

„Ach, není jich mnoho," řekl. Nevěděl, kolik jich má uznaných, potvrzení dosud nedošla. No, přibližně to přece musí vědět, naléhali jsme. „Ne, ne," bránil se, „v poměru s vámi a s Möldersem je jich jen několik, takže hovořit o nich skutečně nestojí ani za řeč." Ve skutečnosti měl tehdy asi dvacet sestřelů. A snad to skutečně byla skromnost, že o tom mezi námi nechtěl mluvit. .

Při zábavě, která probíhala docela nenuceně, byl Bader uzavřený. Pozval jsem ho k malé procházce po letišti. Se zjevným zájmem rád pozvání přijal. Jedna z jeho protéz, kterou jsme vyhrabali zpod vraku spitfira, skřípala a hvízdala jako malý tank. Nyní mě Bader požádal, zda bychom nemohli shodit nad Anglií zprávu, ve které by svým chlapcům a manželce oznámil, že se mu vede dobře, aby mu poslali náhradní protézy, lepší uniformu, než je jeho všední battle-dress a jinou dýmku náhradou za tu, kterou si při dopadu rozlámal a později slepil leukoplastí, a tabák. Jeho paní již bude vědět, jak to zařídit. Mezitím jsem mu již nabídl tabák a jednu z vlastních dýmek. On ale odmítl. Přirozeně jsem neměl možnost rozhodnout a slíbit mu splnění tak pozoruhodně originální prosby. Slíbil jsem ale, že se za jeho žádost energicky postavím.

Naše mistrovsky maskované letiště vzbudilo jeho odbornou pozornost. Dlouho jsme se bavili o technických podrobnostech, kdy on chválil přednosti Me 109 a my spitfirů. A zda by se směl posadit do messerschmittu? „Proč ne?" Dal si všechno přesně vysvětlit a mně dělalo radost, jaký zájem a porozumění projevil tento nádherný letec. Ten by byl ozdobou našeho „spolku".

Tu se Bader ke mně vyklonil z kabiny stroje, ve kterém stále ještě seděl; a řekl: „Chtěl byste mi udělat velikou radost?" „Rád, pokud to bude v mé moci," odpověděl jsem. „Chtěl bych jednou ve svém životě," řekl, „letět na messerschmittu. Nechte mě udělat jeden okruh." Přitom se mi díval přímo do očí, na tváři úsměv. Skoro jsem změkl. „Pokud bych splnil vaše přání, musel bych se obávat, že odcestujete," řekl jsem pak. „Byl bych tedy přinucen letět za vámi. Když jsme se teď poznali, přece bychom po sobě opět nestříleli." Smál se

a již se o tom nemluvilo. Po srdečném rozloučení byl Bader dopraven zpět do nemocnice.

Okamžitě jsem se spojil s Göringem, nadšeně jsem mu vyprávěl o beznohém podplukovníkovi a požádal jsem ho o souhlas zprostředkovat zásilku náhradních protéz. Göring ihned souhlasil. Stalo se to v témže duchu, který panoval v první světové válce. Také oni sestřelenému soupeři prokazovali každou možnou kavalírskou službu. Měli jsme s RAF navázat spojení na vlně mezinárodní námořní záchranné služby, ujednat příletový koridor a zajistit dostatečný a bezpečný doprovod. Pak může na některém letišti blízko pobřeží přistát britský stroj.

Navázali jsme rádiové spojení. Naše sdělení, kterým jsme oznámili Baderovo zajetí a přání, Angličané potvrdili. Těšilo mě, že uprostřed války vzniká akce, která přes rozhořčeně vedené boje vytváří na obou stranách lidské vztahy.

Za nějaký čas Bader zmizel. Čekání na konečné rozhodnutí bylo pro něj pochopitelně dlouhé. V noci sešplhal z horního patra nemocnice po svázaných prostěradlech a uprchl. To bylo nepříjemné nejen pro odpovědné lidí, ale i pro mě. Letecká armáda nařídila přísné vyšetření případu. Také návštěva na mém velitelství, pro niž jsem neměl žádné zvláštní povolení, byla přísně vyšetřována.

Případ byl ještě nepříjemnější vzhledem k Baderovým protézám. Britové již nečekali na naše detailní návrhy. Brzy nato bylo naše letiště a ostatní cíle r St. Omeru dosti těžce napadeny. A na stejné vlně došla také nyní odpovědi Angličané neházeli jen bomby, ale i žádané náhradní Baderovy protézy. Skutečně jsme našli velkou bednu, na které byla kromě červeného kříže namalována ještě německá slova: „V této bedně jsou protézy pro podplukovníka Badera ve válečném zajetí."

To vlastně nebyla příliš přátelská odpověď na náš dobře míněný návrh. Bomby a milosrdenství se podle našeho přesvědčení příliš nesnášejí. Kritikové se dokonce vyjádřili, že teď alespoň vidíme, co si Angličané myslí o naší fair play.

Bader byl velmi brzy dopaden a nyní za zostřených podmínek odeslán do zajateckého tábora. Ještě několikrát se marně pokoušel o útěk, při kterém vždy znovu dokazoval svou odvahu.

V roce 1951 řekl německému reportérovi, který s ním hovořil: „...nepatřím těm, kteří se dívají na válku jako na kriket - nejdříve střílet a pak zvedat ruce. Prosím, řekněte to výslovně vašim čtenářům...". My, stíhači z této strany kanálu to nevztahujeme na sebe. Dodnes zastáváme názor, že jsme se tehdy k Baderovi chovali lidsky a čestně. Toto naše přesvědčení vyplývá i ze všech akcí, které jsme v souvislosti se zajetím Badera podstupovali při jednání s německým vrchním velením.

S Baderem jsem se setkal teprve po čtyřech letech. V roce 1945 jsem byl praven jako americký válečný zajatec do výdechového tábora Camp 7 Latimer

pro luftwaffe severně od Londýna. Odtud mne jednoho dne poslali poradu velitelů jednotek RAF na letiště Tagmere u Southamptonu. Porady se zúčastnil i domů se navrátivší a oslavovaný podplukovník Bader. Tentokrát jsem se s ním setkal jako zajatec a on mi dal do ruky krabici doutníků. Vyměnili jsme si role. Bader se svým dráždivým způsobem pokoušel zajistit mi lepší zacházení. Příští ráno, stejně jako tehdy, náhle zmizel. Válka z roku 1945 přes bezpodmínečnou kapitulaci pokračovala.

Válka není kriket. Mělo to snad německého reportéra překvapit?

Chmurná kapitola

Pozdní podzim roku 1941 s sebou přinesl řadu zážitků, které svým způsobem a významem posílily náladu, kterou v nás ve Francii vyvolávala chladná mlha, holé stromy a všechny skličující znaky odumírající přírody. Sedmnáctého listopadu jsme v rádiu slyšeli oznámení vrchního velitelství branné moci: „Generální letecký zbrojmistr generálplukovník Ernst Udet se dnes ráno při zkoušení nové zbraně smrtelně zranil. Vůdce nařídil státní pohřeb." Krátce poté jsem dostal rozkaz okamžitě se dostavit do Berlína.

Nedlouho před touto událostí jsme byli spolu s Udetem v jednom z Göringových revírů ve Východním Prusku. Vzpomínka na dlouhé vážné rozhovory s ním mně připomněla souvislosti, které se brzy potvrdily. Udetovi se žádná nehoda nepřihodila. Zastřelil se ve svém domě. Udet byl u nás, mladých pilotů, velice oblíbený. On byl vlastně oblíben všeobecně. Se 62 sestřely z první světové války byl pro nás vzorem, zkušeným přítelem a současně kamarádem. Jeho nesmírné letecké umění se pojilo se záviděníhodnou životní filozofií, nesrovnatelným šarmem a schopností získávat z přítomnosti nejkrásnější stránky života. Každý ho musel mít rád. Byl to světoběžník se srdcem, nadáním a přirozeným humorem. Jako letecký akrobat procestoval celý svět. V Grónsku filmoval s Leni Riefenstahlovou, provázel výpravu do Afriky, slavil triumfy v Jižní, stejně jako v Severní Americe.

V roce 1933 se vrátil zpět do Německa. Jeho kamarád že světové války a poslední velitel eskadry, Hermann Göring, ho nezískal k budování nové luftwaffe jen tak lehce. Udělal pak rychlou kariéru a stal se prvním inspektorem stíhačů a v roce 1936, v hodnosti plukovníka, šéfem technického úřadu v říšském ministerstvu letectví, v roce 1938 generálporučíkem a o rok později převzal s úřadem generálního leteckého zbrojmistra odpovědnost za celé německé letecké zbrojení. Sám Udet určitě netoužil po vojenské moci a vlivu. Ale jakmile úřad převzal, stával se záštitou svých spolupracovníků a nezáleželo na tom, zda si to zaslouží či ne. Při vší lidské velikostí a sympatiích mu chyběl organizační talent a tvrdost, kterou jím převzaté úkoly vyžadovaly. Jestliže ale nesplnil velký úkol, který mu byl uložen, pak vina padala v první řadě na toho, kdo mu jej uložil.

Při našem posledním setkání jsem ho sotva poznal. Zmizela jeho stará radost ze života, jeho zlatý humor, jeho nenucená srdečnost. Ovládla ho těžkomyslnost a zoufalství. Dosavadní průběh války mu ukázal, že luftwaffe se vyvíjela obráceně. „Potřebujeme stíhačky, stíhačky, stíhačky. Tisíce stíhaček,"

zněl neustále opakovaný požadavek. Přesto ale výroba stíhaček pod Udetovým vedením byla v takovém stavu, který zdaleka nedostačoval, aby nahradil vzniklé ohromné ztráty, nemluvě o tom, aby byly schopny udržet na západě převahu ve vzduchu, nebo ji jednoho dne opět získat. Předpokládal hrozící vývoj na východě. Tušil, že luftwaffe na východě hrozí „Verdun ve vzduchu“. A konečně se ani necítil dobře ve zmatcích německého vedoucího aparátu a zklamal při uskutečňování přidělené úlohy.

Mne jeho smrt velice zasáhla. Hlavou se mi honily vážné myšlenky i hezké vzpomínky, když nás šest stíhačů, nositelů nejvyšších německých vyznamenání za statečnost, v ocelových přilbách a slavnostních uniformách, s tasenými předimenzovanými leteckými dýkami, stálo kolem Udetovy rakve na ministerstvu letectví a drželo čestnou stráž. Měl tu s námi stát i Mölders. Po stém sestřelu byl stažen z fronty a jmenován generálem stíhačů. Již nějakou dobu byl u stíhačů na Krymu. Pro špatné počasí se nemohl včas dostavit k státnímu pohřbu do Berlína.

Udetův smuteční doprovod byl dojemný. Göring šel pěšky za rakví až na hřbitov invalidů na severu Berlína.

S Oesauem, komodorem 2. stíhací eskadry jsem se vracel ke kanálu. V Lippe, malé stanici, byl náš vlak zadržen. Přednosta stanice rozčíleně běžel kolem vlaku a volal mé jméno. „Podplukovník Galland okamžitě k telefonu.“ Vystoupil jsem. Muž v červené čepici byl skoro bez sebe. V dějinách jeho malé stanice se asi ještě nikdy nestalo, aby zde byl zastaven rychlík kvůli nutnému státnímu hovoru. Vzal jsem do ruky sluchátko. Na druhém konci linky byl generál Bodenschatz. Nejdříve se mě zeptal, zda sedím. Když jsem mu řekl, že ne, požádal mě, abych si sedl. Pak řekl: „Mölders se zabil při havárii letadla. Musíte se okamžitě vrátit do Berlína, za 50 minut u vás zastaví protijedoucí rychlík a vezme vás s sebou, je to rozkaz říšského maršála“.Vzal jsem si kufr a rozechvěle potřásl Oesauovi rukou.

He 111, ve kterém letěl Mölders z Krymu jako pasažér, musel ve Lvově pro špatné počasí přistát. Příští den, 22. listopadu, nařídil Mölders v nejhorším počasí, přes pilotův odpor, pokračovat v letu. Po cestě jeden motor vysadil. Rozhodli se přistát ve Vratislavi. Pilot nasadil na přistání v mracích a mlze. Příliš brzy snížil výšku. Jakmile to zpozoroval a chtěl ještě jednou přidat plyn, vysadil i druhý motor. Pilotovi se ještě podařilo přeskočit před letištěm nataženou lanovku. Pak ale He 111 ztratil rychlost a z malé výšky se zřítil. Mölders a palubní mechanik byli okamžitě mrtvi, pilot, nadporučík Kolbe, vynikající a již ve Španělsku osvědčený letec, zemřel cestou do nemocnice. Havárii přežili Möldersův pobočník a radiotelegrafista, kteří pomohli vyjasnit její příčinu.

Přirozeně se také o Möldersově smrti vytvořily nejdivočejší pověsti. Veřejnost byla nedůvěřivá po Udetově sebevraždě, kterou úředně vydávali za

nehodu. Skoro se zdálo, jako bychom vyzývali osud. Protože pak se, Möldersem počínaje, přihodila celá série tragických leteckých nehod, při kterých přišli o život vedoucí politikové a vojenští funkcionáři. Jejich příhody a legendy o nich by vyplnily celou knihu.

Mölders byl věřící z přesvědčení. Vystoupil proti polemice, kterou strana inscenovala proti katolické církvi a jejímu zřízení. Není ale pravda, že by mu tím vznikly nějaké těžkostí, nebo aby s tím byla spojena jeho smrt.

Osm dní po Udetově pohřbu jsme již opět stáli u otevřeného hrobu. Smuteční stráž opět drželi stíhači, vyznamenaní rytířským křížem. Göring opět volal jménem luftwaffe jednomu kamarádovi své: „Leť vzhůru do Walhally“. Také Mölders byl pohřben na hřbitově invalidů, nedaleko Richthofena a Udeta.

Když klesla do země rakev, zakrytá říšskou válečnou vlajkou a dozněly čestné salvy a projevy, zůstali jsme u hrobu jen my, důstojníci určení do čestné stráže. Během smutečního obřadu mi probíhaly hlavou velice vážné myšlenky. Mölders zvítězil ve více než stu leteckých bojích, ve Španělsku a na Západním valu, v bitvě o Anglii a na východní frontě. Pak byl z bojů odvolán. Také on přes rozkaz pokračoval v bojích a sestřelil další sovětské letce. Ale dříve než mohl plně uplatnit své schopnosti ve velení, zastihla tohoto v bojích ostříleného pilota smrt letce.

Z úvah mě vytrhlo zavolání. Göring mě volal a kýval na mne maršálskou holí. Ocitl jsem se v nezáviděníhodné situaci. S odchodem z čestné stráže se v žádném služebním předpisu nepočítalo. A co si mám počít s vytaženým mečem neobvyklé délky, to mi také nebylo jasné. „Teď jste v tom,“ řekl Göring, ‚jmenuji vás tímto Möldersovým nástupcem - generálem stíhacích letců.“

Obával jsem se toho, ale tenkrát jsem s jmenováním ještě nepočítal. Proto na svou reakci nemám jedinou vzpomínku. V celém životě jsem se u psacího stolu necítil dobře. Eskadra pro mne znamenala všechno. A každý, kdo se mnou prožil tehdejší těžké, ale krásné časy u kanálu, mi může dosvědčit, jak nepříjemná byla pro mne myšlenka, že budu muset opustit svou eskadru. Později jsem to v rozmluvě řekl i Göringovi. On ale zůstal tvrdý. S vůdcem již jmenování dohodl. Dostávám mnohem důležitější úkol než mám dosud. Žádné odmluvy. Nakonec mi slíbil, že rozloučení s eskadrou zařídí on osobně. Stejně příští dny odjíždí do Francie. Cestou chce navštívit hrob svého synovce v Abbéville a pak odjet přes Audembert do Holandska.

Peter Göring padl před čtrnácti dny po prvním sestřelu u kanálu. Byl narozen ve stejném roce jako můj nejmladší bratr a byli velcí přátelé. Vzal jsem oba nerozlučné kamarády pod svou ochranu a zařídil jejich přeložení k mé eskadře. Peter Göring byl talentovaný stíhač a milý, dobře vychovaný chlapec, všeobecně oblíbený ne kvůli svému strýci, který tehdy již u luftwaffe značně ztrácel úctu, autoritu a přízeň, ale mnohem více jemu navzdory.

Onoho 13. listopadu letěl Peter Göring jako mé číslo proti silně chráněnému svazu blenheimů. Ve stoupání jsme letěli nad „stěhováky" a přitom jsme vpravo i vlevo stoupali nad doprovodné stíhačky. Bylo to tak strašlivě drzé, že se to podařilo. Tento mladý, nadšený stíhač dosud nikdy neviděl takové množství spitfirů z bezprostřední blízkostí. „Střílej, Petře," volal jsem, když jsme se přiblížili na 200 metrů k bombardérům, on padesát metrů ode mne. Pak ale po první dávce přešel jeho stroj do kolmého pádu. Nikdo za ním nebyl. Sledoval jsem jeho pád, který skončil požárem po nárazu na zem. Padl, vědom si svého prvního sestřelu, pravděpodobně zasažen do hlavy.

Pohřbili jsme ho na vojenském hřbitově v Abbévillu, kde leželo již mnoho kamarádů ze stíhací eskadry Schlageter. Zde jsem se opět setkal s říšským maršálem, když kladl věnec na hrob svého synovce. Stejně jako mě jmenoval u Möldersova hrobu jeho nástupcem, právě takovým způsobem, stoje u Petrova hrobu, mě povýšil jménem vůdce a vrchního velitele branné moci na plukovníka. K tomuto účelu vytáhl z kapsy dvě malé zlaté hvězdy. Plukovník - to pokračovalo skutečně velice rychle. Göring mi gratuloval. Zdálo se, že spěchá a chce se rozloučit. Blížily se Vánoce. A jako každý rok se snažil v Paříži velkorysým způsobem vyřídit nákupy. Podařilo se mi, že odjel se mnou a Oesauem do Audembertu.

Tam nastoupila eskadra. Návštěvu jsem připravil a vysvětlil, že chci přivést s sebou velitele armády. Překvapení bylo úplné. Že se k nám osobně dostaví vrchní velitel, to nikoho ani nenapadlo. Všechno šlo jako nalinkované. Před nastoupenou eskadrou se se mnou Göring rozloučil a představil mého nástupce: osvědčeného a oblíbeného majora Schöpfela.

Říšský maršál se brzy rozloučil. Tento 5. prosinec 1941 byl pro eskadru pamětihodným dnem. V nezbytných frázích, které Göringovi, pokud chtěl, vycházely velmi lehce z úst, zazněl v jeho řeči srdečný a kamarádský tón, který zanechal silný dojem. Upřímně řečeno, pro mne byl odchod velmi těžký. Myslím, že můj poměr k velitelům a důstojníkům, pilotům a mechanikům byl výborný. Vyžadoval jsem od nich mnoho, mnohdy dokonce příliš mnoho, ale nikdy mi to nevyčítali.

Veliteli tří grup byli Pingel, Schtipfel a Adolph. Adolph padl. Schöpfel se stal mým nástupcem. Objevily se nové tváře. Mladí piloti sbírali v bojích první zkušenosti a úspěchy. Vytvářela se, vzrůstala a formovala soudržnost eskadry. Tento kruh, který je slovem kamarádství vyjádřen jen neúplně, jakoby se mi teď ztratil. Hluboce rozpolcen jsem se díval na své nové úkoly. Hodnost a funkce pro mne neznamenaly nic ve srovnání s tím, co jsem ztratil.

Má představa o úkolech, které na mne v Berlíně čekaly, byla úplně nejasná. Nebyl jsem důstojníkem generálního štábu. Štáby byly pro mne hanebnost. Od velení jednotce jsem přešel do postavení, pro jehož držitele jsme měli jen málo lichotivé označení. Velmi dobře jsem věděl, že nebylo oprávněné. Zde ale

přestává má ctižádost: chtěl jsem pořádně bojovat a neustále se zlobit na vedení. Nic víc. V každém případě jsem byl pevně rozhodnut neztratit spojení s jednotkami, nestat se špatným „velením“ a v žádném případě nepřestat bojově létat.

Vpřed, nebo zpátky?

Šestého prosince 1941 se ofenzíva von Bockovy armádní skupiny pevně zakousla do severozápadního předměstí Moskvy. Němečtí vojáci pozorovali již prostýma očima věže ruského hlavního města. Došli až ke konečným zastávkám moskevské pouliční dráhy. Luftwaffe Moskvu neustále bombardovala. Válečně důležité cíle ve městě již byly na dostřel našeho těžkého dělostřelectva. Diplomatický sbor byl evakuován do Kujbyševa. Vláda byla připravena jej následovat. Bylo jisté, že strategických cílů německého velení na východě bylo skoro dosaženo ještě před příchodem zimy. Ale bylo tu to slovíčko skoro. K překonání úseku, který nás ještě dělil od vítězství na východě, jsme potřebovali jen několik dní příznivého počasí. Nyní již skoro každé dítě vědělo, že ruský pozdní podzim změní všechny cesty v bahniště a že již od napoleonských válek kruté ruské zimy znemožňují evropským vojákům všechny rozsáhlejší operace. Déšť a bláto určitě zpomalily náš postup, ale zastaven byl až příchodem barbarské zimy. Její nástup byl nejen neobyčejně silný, ale právě počátkem prosince neočekávaný, protože normálně nepřicházel před koncem roku.

Šestého prosince 1941 tedy německá fronta na východě ustrnula. Sovětům to umožnilo vydechnout. Potřebovali čas k mobilizaci svých nesmírných rezerv. Západní spojenci tento proces podporovali nespočetnými dodávkami materiálu. A zatímco se ve vůdcově hlavním stanu kojili nadějí, že rozhodující úsek, který jsme vzhledem k zimě nemohli zdolat, bude překonán příští jaro, a pozornost veřejnosti byla upřena na Pearl Harbor a první udivující úspěchy Japonců, zůstala mnohým utajena skutečnost, že křivka našich válečných úspěchů dosáhla vrcholu a od této chvíle se bude s téměř matematickou přesností a větším úhlem sklonu blížit konečnému bodu.

V Africe nechal Auchinleck v průběhu pozdního léta a podzimu roku 1941 nastoupit 8. britskou armádu proti Rommelovu Afrikakorpsu, který pronikl až k Sollumu. Britská posádka Tobruku držela Rommelem obklíčenou pevnost až do doby, kdy 18. listopadu 1941 zahájila 8. armáda protiútok. Rommel se bránil mimořádně dovedně podnikanými protiúdery a nakonec se mu podařilo zabránit obklíčení a ustoupit s většinou Afrikakorpsu do prostoru El Agheila, kde se připravoval k nové ofenzívě.

Naproti tomu zprávy z východní fronty byly šokující. Ale nebylo to ani tak zmrazením operací - u Rostova musela armáda poprvé v této válce vyklidit zákopy a stáhnout se, čímž byla také poprvé vážně otřesena důvěra ve vedení -

jako faktem, že naše miliónová armáda na východě byla vydána na pospas ruské zimě bez odpovídající výstroje a ošacení. Hitler se vyrovnával s krizí dvěma způsoby: jedním byla sbírka šatstva na zimu, silně podporovaná Goebbelsovým ministerstvem propagandy. Druhým opatřením bylo, že osobně převzal velení armády. Polní maršál von Brauchitsch byl propuštěn. Hitler hodnotil svou pověst u německého obyvatelstva tak vysoko, že si od tohoto opatření sliboval zpevnění zbývající důvěry.

Snad se mu to dokonce do určité doby dařilo. Ale v armádě měla tato Brauchitschova krize hluboké následky. Přinesla základní, více nebo méně skryté napětí, které se od té chvíle neustále zostřovalo a nakonec je nebylo možné překlenout. Také u luftwaffe se Hitlerem převzaté vrchní velení armády projevilo jako přítěž a ne výhoda. Jako „nejvyšší velitel branné moci" a „vrchní velitel armády" v jedné osobě se stále častěji ocital v situacích, při kterých požadavky koordinovaného celkového vedení války a zvláště letecké války odsunoval pro důležitost armády. Od počátku ruského polního tažení nastal proces ničení luftwaffe ve službách armády a Hitlerovým nástupem do čela se ještě urychlil.

Skutečnost, že nikdo nepředpokládal prodloužení tažení na východě, ohrožovala celý koncept německého vedení války. Hitler přijal riziko války na dvou frontách jen za předpokladu rychlého a úplného vítězství na východě. Plán opět zahájit po rychlém vítězství na východě leteckou válku proti Anglii byl narušen zastavením německého útoku na ruské frontě. Tím ale nebyly ovlivněny velkorysé, dalekosáhlé strategické plány ve směru Kavkazu na budoucí léto.

Především si Göring jako vrchní velitel luftwaffe musel uvědomit, že přechodně ztracenou leteckou nadvládu na západě nebude moci již nikdy obnovit se zbraní, na kterou jsou ve východním tažení kladeny požadavky daleko přesahující její výkonnost. Příčinu tohoto stavu můžeme označit již jen slovy „spalování podstaty". Německé letecké zbrojení nebylo přizpůsobeno tak rozsáhlé letecké válce, stejně jako přísun pilotů. I kdyby byly okamžitě a s vynaložením obrovské námahy uvedeny základy luftwaffe do souladu se stávajícími požadavky, šlo jen těžko odhadnout, projeví-li se účinky takového zásahu včas, aby zabránily jejímu zhroucení.

Taková byla situace, když jsem na přelomu let 1941-42 nastupoval do funkce generála stihačů. Tenkrát jsem si ještě tak jasně neuvědomoval všechny souvislosti. Byl jsem stíhač a komodor stíhací eskadry planoucí nadšením. Zvláště má setkání s Hitlerem, Göringem a jinými osobnostmi vojenského a politického vedení říše mi umožnily vytvořit si vlastní názor na válku a její pokračování. Tyto myšlenky se dosud objevovaly spíše na okraji událostí. Byl jsem stále ještě pod vlivem každodenního boje proti RAF.

A tyto myšlenky ze zamženého okrajového prostoru se pojednou staly hlavním úkolem. Musel jsem jim dát pevnou formu, podloženou znalostmi a

zkušenostmi a zařadit je do logických souvislostí. Den za dnem jsem podléhal zcela jinému prostředí. Nebylo divu, že jsem se cítil nejistý a současně nešťastný.

Berlínská úřadovna generála stíhačů byla v Lindenstrasse, v bývalé budově „Vorwärstu“ (Vpřed). Vlastně to mohlo být krásné jméno pro vojenského velitele tak mladé, útočné zbraně. Nemohl jsem si pomoci, ale na mne to jméno nijak sugestivně nepůsobilo.

Mölders se během krátkého trvání svého zařazení zdržoval většinou venku u jednotek a v Berlíně zanechal tomu odpovídající stopy své činnosti. Funkce jako taková vznikla v roce 1935 pod jménem „inspektor stíhačů a bitevních letců“ a postupně se v ní vystřídali Udet, von Greim, Lörzer, Raithel, Junck, von Massow a von Döring. Když z nich Göring udělal „generály stíhačů“, značně rozšířil jejich úkoly a pravomoci. To se také projevilo novou a zcela neobvyklou podřízeností. Generál stíhačů byl věcně podřízen šéfovi generálního štábu luftwaffe a disciplinárně osobně vrchnímu veliteli. Měl jsem vlastně jen dva bezprostřední nadřízené: Göringa a Hitlera.

Velmi brzy jsem měl důležité a o dalším průběhu války rozhodující služební pohovory s Jeschonnkem. Na počátek roku 1942 byla na východě připravována nová ofenzíva, od které si sliboval to, co se minulý rok o vlásek. nepodařilo. Jeschonnek dostal od Hitlera úkol připravit tolik letectva, kolik je vůbec možné. Protože již nebylo možné odčerpávat stíhače ze západu a protože vzdálený Rommel zahájil v lednu novou, na Egypt namířenou ofenzívu, která měla rozhodný úspěch a k jejímu úspěšnému zakončení potřeboval především štuky a stíhačky, nezbývalo tedy nic jiného, než sáhnout do samotné podstaty luftwaffe. Na tom nezměnila nic ani skutečnost, že Jeschonnek navzdory ve vůdcově hlavním stanu zřejmě všeobecně rozšířenému mínění, nebyl žádný „čaroděj“, ale jen obzvláště vitální a výkonný šéf generálního štábu. Rozhodl se dokonce i dočasně oslabit výcvikovou základnu, aby mohl postavit potřebné jednotky, především bitevní.

To byla opatření, vycházející z taktického těžiště luftwaffe, která ohrožovala výcvikový základ stíhačů a proto také u mne, generála stíhačů, musela vyvolat vážné obavy. Také jsem je Jeschonnkovi zcela jasně přednesl. Poukázal jsem na skutečnost, že luftwaffe se nesmí soustřeďovat jen na východ. Jediný vážný soupeř je na západě. Stále ještě se mu vyrovnáváme navzdory stoupající početní přesile. Ale v Anglii se již objevily první předsunuté jednotky US Air Force a musíme počítat s neustálým zesilováním a pomalým přechodem k aktivnímu boji. Tomuto nebezpečí můžeme čelit jen posílením luftwaffe až na hranici našich možností. To není jen otázka průmyslové výroby, která se právě co se týče stíhaček zvýšila od doby, kdy se Milch stal generálním leteckým zbrojmistrem, ale především věc výcviku a doplňování. Řekl jsem

Jeschonnkovi: „Budeme-li nyní omezovat výcvik, místo abychom jej rozšiřovali, podřezáváme si větev, na které sedíme.“

Jeschonnek mě klidně a pozorně poslouchal. Nepopíral platnost mých argumentů. Určitým způsobem mi dokonce dával za pravdu. Podle jeho názoru je ale základní problém války někde jinde. Polní tažení proti Sovětskému svazu nemůže být ze známých důvodů ukončeno tak, jak bylo naplánováno. Rozhodujícím předpokladem pro úspěšné pokračování ve válce je ale rychlá porážka tohoto soupeře. Proto musí být veškerá síla koncentrována k dosažení tohoto cíle. Tedy i síla luftwaffe. Vůdce je pevně přesvědčen, že mu úspěch, který měl již takřka v rukou, neunikne. Nastávající jarní ofenzíva jej musí s konečnou platností zajistit. Jestliže to nevyjde a kdyby to mělo ohrozit vítězné ukončení války, pak by si musel těžce vyčítat, že neudělal vše ke zdaru této ofenzívy a tím k vítězství. Vše, co nyní z nějakých snad i oprávněných důvodů šetříme nebo zadržujeme, bylo by pak stejně ztraceno. Ale vše, čeho se nyní dobrovolně vzdáme, budeme moci po vítězství na východě poměrně rychle nahradit a pak i ve smyslu, který si přeji i já, nastoupit do boje proti hlavnímu nepříteli ve vzduchu, proti západu. Jeschonnek své důvody pronesl nenásilně, bez přehánění a demagogie. Ani tuto záležitost nebral na lehkou váhu. Byl si přesně vědom smrtelného nebezpečí, do kterého se luftwaffe válkou na východě dostala. A také nezavíral oči před výrobním potenciálem západních mocností. Ale - a to bylo jádro jeho vývodů - jsme nyní v osudovém boji se Sovětským svazem a proto jej musíme právě nyní porazit. Ještě nemusí být nic ztraceno, jen musíme udělat všechno, abychom dosáhli vytčeného cíle.

Šéf generálního štábu nezeslabil mé pochybnosti. Ani se o to nepokoušel. Dal mi jen nahlédnout do problematiky této války. A já nemohl popřít logiku jeho myšlenkových pochodů. Teprve později jsem zpozoroval, že navzdory své vysoké inteligenci a čistému charakteru víc a víc bezvýhradně podléhá Hitlerovu kouzlu. Jeschonnek pokračoval touto cestou až do své tragické smrti.

28. ledna 1942 mi bylo propůjčeno jako druhému vojákovi branné moci nejvyšší vyznamenání - brilianty k rytířskému kříži. To mě překvapilo. Mölders je obdržel po stém sestřelu. Hitler si ale myslel, že bych v nové funkci mohl trpět pocitem, že mi právě ona zabránila získat nejvyšší vyznamenání. Kromě toho jsem svých sestřelů dosáhl výlučně proti západním letcům a proto je třeba je hodnotit výš. Jakmile by se počet mých sestřelů přiblížil ke stovce, byl bych svá hlášení stejně „krátil“, abych, podobně jako Mölders, nebyl po dosažení tohoto počtu odvolán z fronty.

Jak jsem dostal brilianty, to je příběh sám pro sebe. Hitler mi je předal po obvyklé ceremonii. Když jsem za nějaký čas seděl proti Göringovi v jeho zvláštním vlaku kdesi na Ukrajině, zkoumavě se na mne podívala prohodil: „Řekněte mi, jsou to brilianty, které vám propůjčil vůdce? Dejte sem tu věc.“ Odložil jsem nůž a vidličku a začal jsem za bedlivého dozoru ostatních hostů

sundávat z krku rytířský kříž. Normálně byla černo-bílo-červená řádová stužka sepjata pod límcem stiskacími knoflíky. To bylo ale nepraktické a začali jsme používat gumového pásku, k čemuž se výborně hodil dámský podvazek a tento zvyk se mezi stíhači velice rychle rozšířil. V žádném případě to ovšem neodpovídalo přísným předpisům branné moci.

Když se uklidnilo všeobecné, peprnými poznámkami okořeněné veselí, Göring váhavě obrátil mé brilianty v ruce. „Ne," řekl a s pohrdavým úšklebkem ohrnul rty. „To přece nejsou žádné brilianty. To jsou úlomky, docela malé, ubohé střípky. To se vůdce nechal ošidit. Dělům, bitevním lodím a tankům skutečně rozumí, ale o briliantech nemá ani tušení. Dávejte pozor, Gallande, já vám nechám nějaké udělat. To budete koukat. Mám ještě malou rezervu." První výrobek si vzal s sebou a já si připevňoval kříž na kancelářskou sponku. Za několik dní mě Göring povolal k sobě do Karinhallu. Jeho dvorní zlatník mi do vyznamenání zasadil skutečné diamanty. Göring se radoval jako dítě. Bezděčně jsem si vzpomněl na výměnu španělského kříže, kdy v jeho kapse zmizel můj zlatý, když mi na prsa připjal briliantový. Ale zmýlil jsem se. Göring vzal do každé ruky jeden z řádů. „Podívejte se," řekl a zahýbal rukama, aby brilianty zazářily. „Tady to jsou vůdcovy brilianty. A to tady jsou brilianty říšského maršála. Vidíte ten rozdíl? Kdo tady rozumí briliantům?". Musel jsem s ním souhlasit, brilianty říšského maršála byly neporovnatelně krásnější, kameny byly pozoruhodně veliké a nádherně jiskřily. Vůdcovy brilianty vedle nich působily skoro uboze. Pak mi oba řády vrátil, ten od Hitlera i od sebe. Nyní jsem měl brilianty dvoje.

Göring mi při této příležitosti řekl, že promluví s Hitlerem, protože prostě není možné, aby vůdce velkoněmecké říše dával něco podobného jako nejvyšší vyznamenání a ještě tvrdil, že to jsou brilianty. To mezitím jistě učinil, protože krátce nato mě povolali do Vlčího doupěte k Hitlerovi. V přítomnosti Keitela, Milcha a Jeschonnka mi slavnostně vysvětloval: „Gallande, nyní vám mohu předat konečné provedení nejvyššího německého vyznamenání za statečnost. To, co jste doposud nosil, bylo pouze prozatímní provedení." Dostal jsem strach, protože při této příležitosti jsem měl na krku, nic netuše, brilianty říšského maršála. Zřejmě ho Göring informoval, že mi již dal udělat nové provedení. Záležitost byla o to choulostivější, že mě nyní vyzval, abych mu předal své vyznamenání. Dámský podvazek nezpozoroval, ale teti jsem se musel přiznat, že nosím docela jiné vyznamenání, nežli mi propůjčil. V jedné ruce staré, ve druhé nové provedení, trochu se otočil, jak to viděl u Göringa, a celý zářící řekl: „No, vidíte ten rozdíl? Tady to jsou střípky a tady jsou skutečné brilianty." Přitom byly Göringovi brilianty daleko větší a lépe zasazené. O briliantech určitě neměl ani tušení. Já ale měl nyní už třetí vyznamenání.

Ale příběh ještě pokračoval. Hitler mi vysvětlil, že před časem požádal paní profesorku Trostovou o návrh umělecky velmi hodnotného provedení

propůjčovací listiny. Tím měla být zdůrazněna hodnota vyznamenání a vzniknout dokument historické ceny, který by se dědil z generace na generaci a zachoval by památku na nositele a dobu, ve které žil. Trvalo dlouho, než byla práce dokončena. Když mi ji pak Hitler předal, předčila veškeré očekávání. Propůjčovací listina v mimořádně krásném provedení, ve velké krabici z modré kůže s klasickými ornamenty, ozdobená velkým výsostným znakem z masivního zlata. A ve věnci, který drží orel ve spárech, bylo dokonce zasazeno mnoho pozoruhodných briliantů. Další listiny tohoto druhu měly být zřejmě provedeny jednodušeji. „Všechno ruční práce, také toto..." řekl Hitler, zářící štěstím, a ukázal při těchto slovech na svůj podpis.

Göring si dal listinu ukázat a dlouho ji s odborným zájmem prohlížel. „Přesně jako moje listina o jmenování říšským maršálem," prohlásil. Jeho pobočník ale později dodal: „Jenomže na ní nemá žádné brilianty. A to ho žere." „Co s tím budete dělat?", zeptal se mě Göring. Já o tom ještě nepřemýšlel. Vůdcův dar je tak cenný, pokračoval, že smí být uschován jen na zcela bezpečném místě. Göring používal trezory v tunelu, které mi k zabezpečení nabídl tak kategoricky, že jsem těžko mohl odmítnout.

Když se válka chýlila ke konci, byla má berlínská pracovna totálně vybombardována, při čemž byly mimo jiné zničeny i mé brilianty číslo 3. Důvod, proč jsem je tehdy již nenosil, byl jiný. Jakmile se o tom Hitler dozvěděl, měl dobrou záminku. Dal mi zhotovit nové, čtvrté!

Akce „Hromový klín"

Hned na počátku mé nové činnosti ve funkci generála stíhačů, v prvních lednových dnech roku 1942, jsem dostal mimořádně důležitý úkol, do kterého mě zasvětil Jeschonnek. Ve francouzském válečném přístavu Brestu kotvily od března a června roku 1941 obě bitevní lodi Gneisenau a Scharnhorst (každá o výtlaku 26 000 BRT), vyzbrojené devíti děly ráže 28 centimetrů a dvanácti děly ráže 15 centimetrů, a těžký křižník Princ Eugen (10 000 BRT) s osmi děly ráže 20,3 centimetrů a dvanácti děly ráže 10,5 centimetrů. Tato plavidla provedla v dosavadním průběhu války částečně jednotlivě, částečně ve svazu řadu významných a úspěšných operací. V červnu 1940 potopily Scharnhorst a Gneisenau před Narvikem britskou mateřskou letadlovou lod Glourious, Prinz Eugen společně s Bismarckem potopily v květnu 1941 bitevní loď Hood, a četné jiné nepřátelské lodě o celkovém výtlaku více než 100 000 BRT.

V Brestu působila německá skupina jako „fleet in being". Aniž by byla sama aktivní, vázala na sebe významnou část britské flotily. Royal Navy muselo mít nejen velké síly připravené k zajištění ohrožených konvojů před Brestem, ale nemohla ani operovat ve Středozemním moři proti německoitalským lodím, zásobujícím Rommela a africké bojiště. Proto museli Angličané udržovat v Gibraltaru skupinu, složenou z bitevních a letadlových lodí, která operovala západně a východně od mořské úžiny. Tím vlastně německé lodi v Brestu dlouhou dobu nepřímo ulehčovaly Rommelovi zásobovací situaci v severní Africe.

Současně působily jako mucholapky proti RAF, které v útocích na ně vynakládalo většinu svých sil a tím si znemožňovalo nálety na cíle v Německu. Na válečné lodě v brestském přístavu podniklo RAF 299 útoků. Britové při nich ztratili 43 letadel a 247 mužů létajícího personálu. Při těchto útocích byl Gneisenau dvakrát a Scharnhorst jednou těžce zasažen. Ale obě lodi bylo možné opravit.

Při neustále sílících útocích se muselo počítat s tím, že jednoho dne budou německé lodi vyřazeny z boje, nebo dokonce totálně zničeny. Tím by ale zaniklo aktivní působení této „fleet in being", stejně jako naděje německého námořního velení, že obě lodě budou opět operovat v Atlantiku.

Hitlerovo rozhodnutí přemístit německé lodi z Brestu souviselo se situací na východní frontě. Sovětský svaz žádal stále naléhavěji na angloamerických spojencích podporu v zoufalém boji proti Německu, a to nejen ve formě dodávek materiálu, ale hlavně otevřením nové fronty.

Hitler viděl nejvhodnější prostor k této spojenecké akci ve Skandinávii. Jeho předpoklady posilovaly zprávy zpravodajské služby, britská akce v Norsku a pochybnosti o zachování švédské neutrality vůči Německu. Měl zdánlivě přesné zprávy, podle kterých má být na jaře zahájena britsko-sovětsko-skandinávská ofenzíva proti německému severnímu křídlu. Švédsko mělo dostat za odměnu Narvik a některá území v okolí Petsama. Toto ohrožení považoval Hitler za mimořádně vážné a viděl v něm nebezpečí pro včasné provedení nadcházející ofenzívy proti Sovětskému svazu. Dalším důležitým důvodem, proč Hitler přikládal takový význam právě Skandinávii, mohla být skutečnost, že v Norsku byly prováděny pokusy s těžkou vodou k využití atomové energie.

Na ochranu ohroženého severního úseku nebyly vzhledem k přípravám na východní frontě k dispozici žádné jednotky luftwaffe, která se musela dočasně omezit jen na budování a zpevňování letišť, pozemní organizace a předzásobení, aniž by tam mohla přemístit síly, které by stály za řeč. Zůstala jen flotila, kterou se Hitler rozhodl celou poslat do norských vod.

Válečné námořnictvo a jeho vrchní velitel byli tímto plánem málo nadšeni. , Ohrožení se nepovažovalo za tak akutní. Byly obavy z velkého rizika, poukazovalo se na nedostatky ve výcviku posádek, způsobené dlouhým kotvením a především tím vrchní velitel nerad ztrácel možnost znovu operačně zasáhnout v Atlantiku, kde se nyní vzhledem k velkým úkolům britské i americké flotily v Pacifiku proti Japonsku naskýtaly dobré možnosti. Snad tu hrál určitou roli pocit odporu, který jsem jako příslušník luftwaffe dobře znal, pocit nevzdávat se volnosti v použití vlastní zbraně ve prospěch operace, kterou nařídil vrchní velitel branné moci v zájmu armády připoutané k zemi.

Také letectvo, o kterém se ve vůdcově hlavním stanu na rozdíl od armády a námořnictva všeobecně říkalo: „luftwaffe dokáže vše," mělo své pochybnosti. Jeschonnek, který mi ještě před rozhodnutím ve vůdcově hlavním stanu vysvětlil podrobnosti připravované akce, od počátku zdůrazňoval, že námořnictvo se bude snažit přesunout hlavní odpovědnost na letectvo, a to z dobrých důvodů.

Pro cestu z Brestu přicházejí v úvahu jen dvě možnosti. Jedna vede kolem Skotska, kde by se nedalo zabránit střetnutí s Home Fleet, umístěnou ve Scapa Flow. Vzhledem k její převaze (nejméně tři bitevní lodi a dvě mateřské letadlové lodi) je tato cesta od začátku nepřijatelná. Jižní cesta kanálem musí vést k nasazení celé RAF, k tomu je nutné připočítat útoky lehkých námořních jednotek a koncentrovanou palbu britských pobřežních baterií.

Přesto se zdá, že je tu menší riziko, pokud budou účinně nasazeny německé stíhačky, operující z pobřeží.

Jeschonnkův názor byl úplně správný v předpokladu, že námořnictvo nebude o severní cestě vůbec vážně uvažovat, ale bude pro průnik kanálem klást podmínky a požadavky, formulované asi takto: „Bezprostřední a neustálý

doprovod, absolutně bezpečné letecké krytí dostatečným počtem stíhaček“. Podle jeho názoru jsme se k této formě za žádných okolností nesměli zavázat, protože jsme u kanálu měli jen dvě stíhací eskadry a jednu výcvikovou jednotku, tedy nejvýše 250 stíhaček. Göring, který nedokázal vůdci říci ne, si byl ale vědom naší nedostatečné síly k takovému úkolu, a rozhodl se, že se porady ve vůdcově hlavním stanu nezúčastní; nahradíme ho Jeschonnek a já. Šéf generálního štábu má jako odpovědného velitele celé operace stíhačů navrhnout mne.

12. ledna jsme s Jeschonnkem odjeli do Vlčího doupěte, kde se kromě Hitlera, Keitela, pobočníků a stenografů objevili z válečného námořnictva Raeder jako vrchní velitel, velitel bitevních lodí viceadmirál Ciliax a komodor Ruge. Ve vůdcově hlavním stanu se tedy konala rozhodující porada. V úvodu Raeder prohlásil, že studie příprav a provedení průniku kanálem „brestské skupiny“ byla provedena s naprostou nestranností. Pokračoval: „Přesto nevěřím, že jsem ten, který by tuto operaci doporučoval. V případě, že by průnik byl nařízen, jsou vypracovány všechny plány a Ciliax s Rugem vyloží podrobnosti, aby vám, můj vůdče, ulehčili konečné rozhodnutí.“

Hitler znovu shrnul základní názory, které byly příčinou toho, že se pevně rozhodl prakticky celou německou flotilu přemístit do norských vod. Pak Ciliax objasnil dosavadní plány štábu admirality. Obzvlášť vyzdvihl tři body:

1. Pohyby lodí musí být před zahájením operace omezeny na minimum.

2. Lodě musí vyjet z přístavu v noci, aby při průjezdu kanálem za denního světla co nejúčinněji využily obranných zbraní.

3. Lodě musí od svítání do setmění doprovázet pokud možno silné jednotky stíhacího letectva.

V tomto místě zasáhl Hitler. Podtrhl rozhodující význam, který má luftwaffe při provádění operace. Jeschonnek odpověděl opatrně. S 250 stíhači je neustálá obrana těžko proveditelná. Dodatečně v ranních a večerních hodinách převezmou obranu noční stíhačky. Také Raeder znovu žádal o silnou stíhací ochranu a předběžné útoky na základny torpédonosných letadel. Šéf generálního štábu se vyjádřil ještě přesněji. Nevidí žádnou možnost posílit v této chvíli luftwaffe na západě. Proto budou němečtí stíhači, přinejmenším v odpoledních hodinách, značně početně slabší než angličtí. V dalším průběhu porady Raeder znovu důrazně vysvětlil, že úspěch nebo neúspěch operace záleží jen na nasazení luftwaffe a požádal Hitlera o odpovídající rozkazy. Hitler tomuto přání vyhověl a rozkázal letectvu vykonat vše možné pro zabezpečení válečných lodí. Ale Jeschonnek zůstal pevný a opakoval, že válečným námořnictvem požadovaná stoprocentní ochrana nemůže být zaručena silami, které zde luftwaffe má.

Nakonec Hitler vše shrnul: Výjezd v noci. To znamená co největší využití překvapení. Průjezd úžinou Dover-Calais ve dne. Nevěří, že by se Britům

podařilo bleskově zareagovat. Obavy štábu admirality z rozsáhlého přemístění RAF do jihovýchodní Anglie považuje za neodůvodněné. Situaci lodí v Brestu je možno srovnat se stavem nemocného rakovinou. Jeho život může být zachráněn jen těžkou operací. Operace v sobě skrývá možnost záchrany, ponechání na místě jistou smrt.

Zápis porady zakončil těmito slovy: „Proto vůdce rozhodl v souladu s názory vrchního velitele loďstva, že operace má být připravena podle návrhu."

Hitler zdůraznil během porady nutnost absolutního zachování utajení akce jako nutný předpoklad úspěchu. Byl sepsán zvláštní dokument, který musel podepsat každý účastník. Během podepisování si mě vzal Hitler stranou. „Slyšel jste," řekl mi, „že vše je závislé na leteckém krytí, které musíme lodím poskytnout. Myslíte si, že se operace podaří?"

Odpověděl jsem: „Vše závisí na tom, kolik budou mít Angličané času na zmobilizování RAF proti skupině lodí. Potřebujeme je zcela překvapit a mít štěstí. Moji stíhači ze sebe vydají vše, budou-li vědět, o co se jedná." Výsledek akce později prokázal, že mé přesvědčení odpovídalo zcela skutečnosti.

Dobře jsem si rozmyslel, co říkám. Byl jsem si vědom rizika operace, stejně jako nedostatku bojových prostředků. Proto jsem na to se vší vážností Hitlera upozornil. Přesto ale rozhodl, aby se akce uskutečnila. Jako stíhač jsem z vlastní zkušenosti věděl, jaký význam pro úspěch akce má moment překvapení a štěstí, které může přát jenom tomu, kdo spojí útočnost s ledově chladnou rozvahou.

„Většina mých rozhodnutí," řekl Hitler, „musí být odvážná. Štěstí si zaslouží jen ten, kdo je odvážný v boji." Kdyby se akce nezdařila, pak by ho uklidňovalo, že při zvolené cestě by se mohla většina posádek zachránit na blízkém pobřeží.

Okamžitě začaly intenzívní přípravy. Kromě lidí uvedených na listině nesměl být nikdo do plánu zasvěcen bez zvláštního povolení vrchního velitele válečného námořnictva a letectva. Byl jsem odpovědný za přípravu a provedení všech akcí, souvisejících se stíhači. Předstíral jsem přípravu velké útočné akce proti Anglii, které jsem dal název „Donnerkeil" (Hromový klín). Válečné námořnictvo, aby též utajilo přípravy k uskutečnění stejného cíle, si t

zvolilo pro akci krycí označení „Cerberus". Jako záminku použili přípravu brestského loďstva na cestu do Atlantiku, možná i do Pacifiku.

Zastření účelu a příprav, které v obsazené Francii nemohly ujít pozornosti výzvědné služby, podpořila řada krycích opatření a rádiových hlášení, určených hlavně pro anglickou výzvědnou službu.

Cesty, kterými britská admiralita získávala vědomosti o nynějších pohybech torpédoborců a rychlých člunů, o oblasti činnosti minolovek a o přesunu stíhacích jednotek, byly různé. Francouzský kontraadmirál R. de Bellot píše na příklad ve své knize „La guerre aéronaval dans l'Atlantique", že ve Francii byla umístěna tajná vysílačka, udržující spojení s britskou admiralitou. Spojení

zabezpečoval námořní poručík S. Philippon. Tehdy prý odvysílal všechny důležité podrobnosti o našich přípravách.

Technika velitelské spolupráce této typicky kombinované operace spočívala v tom, že luftwaffe nepodléhala válečnému námořnictvu, ale byla odkázána na spolupráci s námi. Předem je nutné poznamenat, že tato spolupráce fungovala bez jakýchkoli nesnází.

Viceadmirál Ciliax byl velitelem skupiny a takticky vedl plavbu z paluby vlajkové lodi. Veliteli zúčastněných lodí byli námořní kapitán Hoffmann (Scharnhorst), námořní kapitán Fein (Gneisenau), a námořní kapitán Brinkmann (Prim Eugen).

Již v průběhu k akci, nezbytně nutných i když na minimum omezených zkušebních jízd na moři za účelem vyzkoušení strojů, rádiového spojení a střelby, jsme lodím neustále poskytovali stíhací ochranu. Velitelské a spojovací *štáby* se zapracovávaly. Mezi 22. lednem a 10. únorem 1942 se tyto zkoušky osmkrát opakovaly. K zajištění bylo zapotřebí celkem 450 bojových letů. Byla sestřelena řada britských letadel. Mimoto RAF podnikala noc co noc útoky na Brest, aniž by způsobila na lodích nějaké další škody.

Abychom přilétali k chráněnému objektu co nejkratší cestou, měl být na výšinách mezi Cherburgem a Le Havrem postaven světelný maják a stíhací jednotky byly přemístěny na pohotovostní letiště v prostoru Abbéville - Lille - Calais. V tomto prostoru měla být umístěna naváděcí centrála (číslo 1) v Le Touquet. Současně jsme ale museli předpokládat, že se plavba bitevních lodí z nějakých důvodů zpozdí, takže na úsvitu by mohly být ještě dost daleko na západě. Pro tento případ byl připraven další nástupní prostor: Le Havre - Caen - Cherbourg s naváděcí centrálou (číslo 1 a) v Caen. Třetí byla umístěna mezi ústím Rýna, Šeldy a Zuiderským jezerem s naváděcí centrálou (číslo 2) v Schipholu, kam by stíhačky a bitevní letadla měla přistávat po plánovaném průběhu letu po 15. hodině a odtud po doplnění paliva a munice znovu startovat. Pro stíhací ochranu lodí, pokud příští den doplují do Helgolandského zálivu, byl konečně vyhlédnut čtvrtý prostor: před čárou Jever Wilhelmshaven s řídící centrálou (číslo 3) v Jeveru.

Tato rozsáhlá organizace a příprava kladly na všechny zúčastněné velké nároky, protože musely být prováděny docela nenápadně a skrývány až do posledního okamžiku. Mimořádný význam měla příprava předávání zpráv. Letiště ve všech čtyřech výchozích postaveních musela být mnohokrát vzájemně propojena a připojena na dosavadní velitelská stanoviště. Měl jsem k přímému spojení s velitelem bitevních lodí a velitelem stíhačů na palubě k dispozici kromě velmi krátkých vln ještě dlouhé vlny, na kterých mohly být hovory velmi rychle rozšifrovány podle zvláštní signální tabulky pro stíhače. Velitel stíhačů na palubě byl spojen se spojovacími důstojníky na obou dalších válečných lodích na velmi krátkých vlnách.

Aniž bych příliš zasahoval do nesmírně komplikovaných technických příprav ve spojovací technice, musím se ještě zmínit o úplně novém, dosud přísně utajovaném klamném a rušícím přístroji proti nepřátelskému radaru, jehož rozsah účinnosti jsme dosud neznali a jehož skutečný význam pro zmýlení nepřátelského velení nebyl dosud zhodnocen. Celou tuto akci připravil šéf spojovacího výzkumu luftwaffe generál Martini.

Pro válečné námořnictvo mělo rozhodující význam odstranění min a příprava navigace. Cesta lodí kanálem neměla probíhat přes mnohé s tím související nevýhody těsně kolem francouzského pobřeží. Pro větší bezpečnost před ukotvenými minami a možnost dosáhnout v hlubších vodách větší rychlosti, se velení rozhodlo pro cestu asi středem kanálu s hloubkou ne menší než 25 metrů. Pro usnadnění navigace byla trasa vyznačena zaměřovacími čluny. Osmdesát minolovek odstranilo na cestě 98 min ukotvených na lanech a 21 min umístěných na dně. V této akci jsme ztratili jeden torpédoborec a jednu minolovku. Všechny tyto akce jsme museli vzhledem k naprostému utajení provádět jen v noci.

Mezi pochopitelnými, ale nesplnitelnými požadavky válečného námořnictva na ochranu stíhači a možnostmi luftwaffe omezenými počtem stíhaček jsem našel tento kompromis: současně mohlo být nasazeno v nízkém a výškovém zajištění 16 stíhaček. Jednotlivé vlny po 16 stíhačkách zůstanou podle vzdálenosti lodí průměrně 35 minut nad chráněným objektem. Nezaútočí-li v této době nepřítel, nebo jen nepatrnými silami, musí zůstat nad loděmi ještě dalších deset minut. Následující vlna přiletí podle plánu připraveného na sekundy nad lodi 10 minut před skončením předešlé hlídky, takže se na 10, nebo nanejvýš na 20 minut zvýší počet hlídkujících stíhaček na 32.

Doba k natankování, doplnění munice a k nástupu do pohotovosti byla zkrácena na půl hodiny. Bylo to možné jen s nasazením všech sil jak pozemního personálu, tak letců. Stíhači, kteří byli právě nad loděmi, dostali rozkaz, aby v případě nepřátelského leteckého útoku okamžitě za jakékoliv situace zaútočili. V případě, že by se útočníkům podařilo proniknout k lodím, pak měli stíhači rozkaz zneškodnit nepřítele všemi prostředky, v nutných případech třeba i srážkou. Útočit na odlétající nepřátelská letadla bylo zakázáno. Výkon stíhačů nebude hodnocen počtem sestřelených nepřátelských letadel, ale jedině úspěšnou obranou německých válečných lodí.

Nejpozoruhodnější na způsobu nasazení bylo, že přes neustálý, početně slabý a více na obranu zaměřený doprovod, měli stíhači vždy dostatek sil k okamžitému útočnému náletu proti zjištěným nepřátelským útočníkům. Akce „Donnerkeil“ se zúčastnily obě stíhací eskadry, 2. a 26., ponechané u kanálu. Jejich početní stavy byly udržovány na devadesáti letadlech Me 109 a FW 190. K nim se přidala bojová letka stihačské školy v Paříži v síle dvanácti strojů Me 109, která byla po dobu trvání operace přeložena do Le Havru. Nakonec byla k

dispozici, přinejmenším alespoň na dopoledne dne X, 1. stíhací eskadra, umístěná v severozápadním Německu. Od odpoledne jsem s touto eskadrou již nesměl počítat, protože na ní závisela po úspěšném proplutí kanálu další cesta válečných lodí do Helgolandského zálivu. Měla ve stavu přes šedesát Me 109, takže jsem měl dočasně k dispozici dvě stě dvaapadesát strojů. Tedy počet, který se během akce podstatně sníží. Rezervy přirozeně žádné nebyly. Pro nasazení za ranního rozbřesku a večerního smrákání jsem měl k dispozici třicet nočních stíhaček Me 110.

Při určování dne X jsme brali ohled na mnohé faktory. Dostali jsme rozkaz provést operaci co nejdříve. Pozdější termín než únor vůbec nepřicházel v úvahu, protože krátící se noci by snižovaly moment překvapení. Až do půlky února jsme mohli počítat, že od 20.30 do 8.30 hodin bude tma. 15. února byl úplněk, to znamená, že s největší pravděpodobností bude úplná tma. Mezi 7. a 15. únorem byly časové a vodní podmínky na kanále pro akci nejpříznivější. Operaci jsme tedy připravovali na tento časový úsek. Za přesné stanovení termínu byl odpovědný velitel námořních skupin - velitelství západ.

Nyní jsme se museli zeptat vládce počasí. Měl důležitou, snad rozhodující roli. Při dlouhodobých předpovědích našich meteorologů o vývoji počasí u kanálu byly největší potíže v tom, že meteorologové neměli podklady z Atlantského oceánu. Byli odkázáni na hlášení, která jim přinášela dálková průzkumná letadla. Mimo to byly nasazeny ještě tři ponorky, aby podávaly hlášení o vývoji meteorologické situace ve východním Atlantiku a z rozhodujícího prostoru okolo Irska. 7. února nastalo vzhledem k ubývající kontinentální tlakové výši pozoruhodně nejisté počasí. Meteorologové nám předali na 12. února tuto předpovědi

„V oblasti jižního Irska se vytvořila brázda nízkého tlaku. Silný vítr a nízký tlak v oblasti severního Skotska pravděpodobně způsobí, že se tato porucha přesune rychlostí asi 50 kilometrů za hodinu jižním směrem a 12. února mezi 8. a 10. hodinou dosáhne východního výjezdu z kanálu, aby pokračovala jižním směrem. Následkem této poruchy se situace u kanálu v prvních dopoledních hodinách rychle zhorší a po přechodu fronty (potrvá 2 až 3 hodiny) se opět vyjasní, takže britské základny budou mít příznivé počasí. Počasí nad našimi základnami bude o srovnání horší, i když se bojový prostor nad kanálem vyjasní. Odpoledne bude již i nad našimi základnami jasno.“

To pro nás určitě nebylo povzbuzující. Ostatně předpověď se splnila, i když s předstihem šesti až osmi hodin. To bylo naše štěstí.

Navzdory této skutečně nepříznivé předpovědi se generál-admirál Saalwáchter, tehdejší vrchní velitel námořních skupin západ rozhodla dal rozkaz k vyplutí a tím i k zahájení akce „Donnerkeil - Cerberus“ 11. února 1942 ve 20 hodin. V poledne téhož dne se konala poslední porada v Lucemburském paláci v Paříži. Toto rozhodnuti ovlivnila skutečnost, že válečné námořnictvo věřilo

ještě na staré námořnické pověry, které třináctku považovaly za nešťastné číslo pro zahájení operace, zvláště když ještě připadalo na pátek.

Z Paříže jsem odletěl do Pas de Calais, kam jsem svolal všechny velitele jednotek, až po velitele letek, k posledním instrukcím k akci, která měla začít ještě tuto noc. Jakmile jsem jim navzdory všem bezpečnostním opatřením oznámil účel a cíl akce, byli překvapeni, jako by mezi ně dopadla bomba. Ale stejně velké bylo i nadšení, že se mohou zúčastnit tak důležité a odvážné operace. Po návratu k jednotkám mohou rozpečetit rozkazy, které jim byly předány již dříve.

Této noci, tedy z 11. na 12. února, byla v pohotovosti i RAF, což jednoznačně vysvítá z britských pramenů. Viceadmirálovi, který velel Doveru, byly přiděleny torpédové čluny, rychlé čluny a torpédonosné letouny Swordfish. V předešlých dnech nakladla letadla mezi Brestem a Frízskými ostrovy 1 100 magnetických min.

Nemůže tedy být ani řeč o tom, že by se anglické velení dalo úplně překvapit německou akcí. Přípravy probíhající tak říkajíc před britským prahem jednoduše nebyly přehlédnuty. A jmenovaná protiopatření dokazují, že Angličané velmi pravděpodobně počítali s německým pokusem proniknout kanálem. Zdá se ovšem, že nepředpokládali tolik rizika při denní plavbě, ale spíše připravovali útoky na úžinu mezi Doverem a Calais v noci.

S nastalou tmou se před vjezdem do přístavu v Brestu shromáždilo sedm torpédoborců, které měly tvořit zajištění těžkých válečných lodí. Ve 20.00 podle rozkazu vypluly Scharnhorst, Gneisenau a Prinz Eugen z přístavu.. Daleko ale nedopluly. Letecký poplach. Lodě se vrátily na svá kotviště a znovu zakotvily. Zamlžily přístav. Protiletadlová děla všech kalibrů začala střílet. To opravdu dobře začíná. Světlomety prohledávají oblohu. Dvacet až pětadvacet britských bombardérů jako obvykle útočí z výšky 2-3 000 metrů. Muži .lodního protiletadlového dělostřelectva stojí na bojových stanovištích. Podílí se na ohňovém kouzlu, které vítá Brity. Bomby hvízdají a explodují v oblasti přístavu. Ale lodím štastnou náhodou nezpůsobují žádné škody. Po odletu Britů je znovu vydán rozkaz k vyplutí. Je 22.00 hodin. Dvě hodiny zpoždění. Několik minut před 23.00 opouštějí těžké lodi brestský přístav. Svaz se vydává na noční plavbu. Akce „Donnerkeil - Cerberus“ se rozjíždí.

Průlom

Té noci žádný z nás na spánek ani nepomyslel. Jakmile lodi vypluly, zajímaly nás především dvě otázky: podaří se skupině dohnat dvouhodinové zpoždění, zaviněné leteckým útokem? A odhalily útočící anglické bombardéry začátek očekávané německé operace? Odpovědi na obě tyto otázky budou velmi důležité pro průběh celé akce.

Při plánování byla stanovena průměrná rychlost svazu na 26 mořských mil (uzlů). Skutečně dosažená počáteční rychlost s podporou příznivého proudu představovala v průměru skoro 30 uzlů. Při obeplouvání ostrova D'Ouessant ležícího západně od Bretaně změnil svaz v 00.13 kurs směrem ke kanálu. V éteru nastal úplný klid. Hlášení o poloze přicházela navíc jen z naší radarové stanice na francouzském pobřeží, která registrovala naše velké lodi ve značných rozestupech. Tentokrát to ale bylo radostné překvapení. Po ztrátě dvou cenných hodin jsme již skoro určitě začali počítat s nezbytností přemístit za ranního rozbřesku v Pas de Calais čekající stíhačky do prostoru Le Havre - Caen - Cherbourg. Taková změna plánu byla sice v instrukcích výslovně uvedena, znamenala by ale další zatížení letek. Proto jsme si oddechli, když válečné lodi hlášení co hlášení vyrovnávaly zpoždění. Krátce před rozedněním bylo konečně jasné, že před prvními slunečními paprsky budou na minutu přesně na plánovaném místě.

Také druhá otázka, to jest pravděpodobné odhalení vyplutí Angličany, se zdála být k naší velké radosti zodpovězena velmi příznivě v náš prospěch. U nepřítele se nic nehýbalo. Pro radarové stanice na britských ostrovech to byla příliš velká vzdálenost.

Na palubě válečné lodi, která se v plné rychlosti a ve tmě blížila ke vjezdu do kanálu, byl v 6.30 vyhlášen stav pohotovosti. Na úrovni Cherbourgu se ke svazu připojila flotila torpédových člunů, aby zesílila vnější bezpečnostní pás. Skupina nyní sestávala ze tří těžkých jednotek, sedmi torpédoborců a osmi až patnácti torpédových člunů, které se po úsecích odpoutávaly.

Obloha byla zakryta mraky se základnou asi v 500 metrech, ale viditelnost byla dobrá. V 8.14 odstartovaly první noční stíhačky ještě za úplné tmy. V 8.50 dostihly svaz. Od této chvíle zůstaly během celého dne v kontaktu s plavidly. Letecký deštník, pravda, relativně skromný, byl rozevřen. Naše stíhačky létaly jen několik metrů nad hladinou, aby je nepřátelský radar nezjistil. Přirozeně panoval naprostý klid v rádiovém styku. 12. února v 8.54 nastalo svítání. Svaz byl na úrovni poloostrova Cotentinu.

První dramatický okamžik akce nastal, když zajišťovací lodě válečného námořnictva v úrovni Dieppe objevily dosud neznámý minový zátaras, a to jen o několik hodin dříve, než tudy musel svaz projet. Bezohledným nasazením čtyř člunů flotily minolovek byl potřebný úsek vyčištěn. Přesto rozhodnutí proplout touto nouzově vyčištěnou minovou uzávěrou bylo mimořádně pečlivě zkoumáno. Ale jiná možnost, než operaci přerušit a vrátit se zpět, tu nebyla. Svaz uzávěrou proplul bez jakéhokoli poškození.

K doprovodným stíhačkám, které většinou létaly po bocích lodí, obráceným k nepříteli, přilétly již také denní stíhačky. Plán letů pokračoval podle předpokladů. Šťastnou náhodou se nepříteli dosud nepodařilo zjistit naše lodi a snažili jsme se tento stav udržet tak dlouho, jak jen to bude možné. Hloubkové lety a naprosté ticho v rádiu byly též nejdůležitějšími rozkazy, které každý velitel jednotky přísně zdůrazňoval všem pilotům. Kdo znal nedostatky rádiové disciplíny u luftwaffe všeobecně a u stíhačů zvlášť, dovede si přibližně představit, jaké jsem v tomto ohledu měl starosti. Ale v tomto případě moji stíhači dokázali, že jsou rovnocenní válečnému námořnictvu, jehož disciplina v rádiovém styku je tradičně nepřekonatelná.

Mimo vystřídaných stíhačů bylo na každé základně neustále v plné pohotovosti připraveno dalších pětadvacet až třicet stíhaček. Piloti seděli upoutaní ve strojích, připravených k okamžitému startu. Právě tito stíhači, nevázaní tuhými ochrannými úkoly, bojovali v dalším průběhu akce zvlášť úspěšně a opět jednou dokázali, že stíhači se při řešení čistě obranných úkolů nejsou - podle svého nejniternějšího přesvědčení - ochotni vzdát své útočné iniciativy ve prospěch nepřítele.

Okolo 11.00 hodiny byli z akce staženi noční stíhači a přelétli do prostoru Holandska, aby tu byli k dispozici opět za soumraku. Svaz do této chvíle dosáhl úrovně ústí Sommy. Tím se dostal asi do vzdálenosti 60 kilometrů od nejužšího místa kanálu - mezi Dover a Calais. Již více než dvě hodiny plují německé válečné lodě podél anglického pobřeží za plného světla cestou, které se od 17. století v dějinách britské námořní nadvlády neodvážila použít žádná nepřátelská flotila. Klid měl v sobě cosi nepřirozeného.

Pak ale náhle kolem 11.00 hodiny středoevropského času (10 hodin západoevropského) zachytila naše odposlechová služba poplašné volání anglického stíhače. Obsahovalo pouze hlášení, že velký německý svaz se třemi těžkými jednotkami a celkem asi dvaceti loděmi je 80 kilometrů před ústím Sommy a směřuje plnou rychlostí do úžiny mezi Doverem a Calais. Akce je tedy prozrazena.

To jsme museli alespoň podle zachycené zprávy předpokládat. Ale jen na mně záleželo, zda heslem zruším všechna opatření k utajení. Bylo ale dobře, že jsem přes tuto poplašnou zprávu nezasáhl ukvapeně. Pokračovali jsme i nadále v přísných bezpečnostních opatřeních. Skutečnost ukázala, že čas, který

anglické velení potřebovalo k ověření hlášení a k prvním protiopatřením, byl delší než jedna hodina. Angličané udávají jako okamžik zjištění 11.05, tedy 12.05 německého času. Ale první informaci podal britský stíhač přesto o hodinu dříve. Zdá se, že velitelé stíhačů tomuto hlášení nevěnovali pozornost a nařídili jen nový průzkum a nejvyšší pozornost. Průzkumník za hodinu potvrdil toto neuvěřitelné hlášení. Churchill oznámil, že admiralita obdržela hlášení teprve v 11.25 (12.25 německého času).

Do té doby německé válečné lodi již skoro vpluly do mořské úžiny. Spodní hladina mraků klesla do 200 až 300 metrů. Drobně pršelo. Přesto bylo anglické pobřeží vidět jen slabě. U Boulogne se ke svazu přičlenilo ještě 15 rychlých člunů, které jej kryly na směru k nepříteli. Až dosud jsme měli neslýchané štěstí. Ušetřili jsme mnoho sil stíhačů, které by při dřívějším odhalení, snad již během noci nebo dokonce při vyplutí byly nyní již oslabeny, nebo dokonce zničeny. A tak byly posádky v okamžiku, kdy svaz projížděl nejnebezpečnějším úsekem cesty a operace by normálně dosahovala vrcholu, ještě v plné síle a s plnou důvěrou očekávaly nyní již neodvolatelně v krátké době letecký útok.

Nemalý podíl na zřejmém zmatku britského velení přísluší expertům vysokofrekvenčního vysílání. Všeobecně jsme od pletich nejasných laikům mnoho nečekali. A těchto vysokofrekvenčních laiků bylo mnoho, dokonce i ve vedoucích funkcích luftwaffe, včetně jejího vrchního velitele, který jednou prohlásil, že jeho vědomosti v tomto oboru stačí jen k obsluze rádiového přijímače. O to více je třeba ocenit výkon těchto mužů, bojujících často proti nepochopení a dokonce proti zlé vůli. Neustále rušili britské radarové stanice několika přístroji, seřídili rušící vysílač proti palubnímu radaru anglických průzkumných letadel a přístrojem zabudovaným v bombardéru předstírali opakované nálety silných svazů, proti kterým skutečně vzlétly silné jednotky stíhaček. Proto vyvolaný zmatek panoval u Angličanů i poté, kdy válečné lodi byly jednoznačně zjištěny.

První nepřátelský zásah byl zaznamenán v 13.16. Britské pobřežní dělostřelectvo ostřelovalo Prinze Eugena. Současně došlo k boji mezi německými a britskými rychlými čluny, do kterého vnesl jasno torpédoborec Hermann Schömann. Scharnhorst ohlásil dopady granátů pobřežních baterií jen 300-400 metrů od levého boku. V 13.34 došlo k prvním leteckým bojům. Naši stíhači měli teď ke svazu nejkratší cestu. Mohl jsem proto obranu zesílit. Šest britských torpédonosných letadel typu swordfish zaútočilo v nízkém letu pod ochranou spitfirů. Na útočníky se vyřítili naši stíhači. Velitel stíhačů na palubě poprvé porušil rádiové ticho, aby je naváděl podle vlastního pozorování. Zatímco část našeho doprovodu zaměstnávala spitfiry v nepřehledném boji, byl útok swordfishů ve spolupráci s palubním protiletadlovým dělostřelectvem odražen. Žádný ze šesti útočníků nevyvázl. Všichni byli sestřeleni.

První britský útok, provedený se smrtí pohrdající řízností, byl poražen. Rádiem jsem vydal heslo „otevřený zaměřovač“. Bylo tím zrušeno rádiové utajení a zákaz rádiového spojení. Současně byl zrušen i rozkaz létat jen v nejnižších výškách. Na britské radary jsme se již nemuseli ohlížet.

V boji nastala krátká přestávka, ve které ale zůstaly ve styku s námi slabé nepřátelské stíhací jednotky. O těch jsem ale na své velitelské stanoviště nedostával jasné zprávy. Ani z paluby nebylo možné přehlédnout celou situaci, protože boje se přenesly do vzdálených prostorů. Německé pobřežní radarové stanice musely koncentrovat pozornost především na obnovené britské nálety a nemohly, i kdyby to bylo vůbec možné, proto beze zbytku sledovat celý obraz bojů. Omezím se proto na nejdůležitější údaje z válečného deníku velitele stíhačů na palubě vlajkové lodi Scharnhorst, které podávají živý výřez z tvrdých bojů, pokud se odehrávaly na dohled lodi. Nesmíme zapomínat, že většina bojů se odehrávala mimo dosah tohoto pozorování. Válečný deník velitele stíhačů na palubě říká:

14.30 100 metrů stranou levého boku Scharnhorsta uvolněná mina.

14.55 Letecký boj mezi německými stíhači a pěti whirlwindy (dvoumotorové bombardéry) útočícími na Gneisenau.

14.58 Prinz Eugen hlásí letecký boj mezi pěti německými stíhačkami a dvěma čtyřmotorovými bombardéry. Byl pozorován sestřel jednoho bombardéru.

15.03 Nad svazem 22 vlastních stíhaček.

15.04 Nad kanálem se zhoršilo počasí. Stihači mohou létat přízemním letem. Je vidět francouzské pobřeží.

15.13 Boje mezi německými a britskými stíhači v blízkostí svazu.

15.15 Velitel stíhačů na palubě varuje před probíhajícími bombardovacími nálety. Nálety pod a ve spodní základně mraků. Všude kolem jednotliví stíhači a malé skupinky anglických stíhačů.

15.20 Gneisenau pozorovala další sestřel německých stíhačů.

15.24 U Scharnhorsta sestřel whirlwinda německými stíhači, letecký boj s dalším, který pronásledovalo několik stíhaček. Jeden motor whirlwinda silně kouřil. V blízkostí Gneisenau tvrdé letecké boje.

15.26 Stíhači sestřelili další anglický stroj.

15.27 V blízkostí svazu se objevily další bombardéry, částečně skryté v mracích.

Počasí: Základna mraků 200 - 400 metrů, viditelnost 5 - 10 kilometrů. 15.29 Prinz Eugen ostřeloval několik anglických dvoumotorových strojů a zastavil palbu, jakmile vlastní stíhačky zaujaly výhodnou polohu k útoku.

V témže okamžiku se vlajková loď silně otřásla. Zhaslo elektrické osvětlení. Všechna rádiová spojení byla přerušena. Scharnhorst najel na minu, ukotvenou na dně. Loď se zastavila a silně propouštěla olej. Vedoucí lodi, torpédoborci

Z 29 byl odeslán rozkaz, aby převzal na palubu vrchního velitele a velitele stíhačů. Současně nastalo značné zhoršení počasí. Spodní hranice mraků klesla na 150 - 200 metrů, viditelnost 1 - 2 kilometry, déšť. Svaz s Prinzem Eugenem, Gneisenau a většinou torpédoborců a torpédových člunů pokračoval v plavbě. Britští pronásledovatelé se vrhali na Scharnhorsta a torpédoborec Z 29. Je 15.50. U Prinze Eugena viditelná stopa torpéda, změna kursu a detonace torpéda ve vzdálenosti 1 000 metrů. Svaz se zastavením Scharnhorsta rozdělil. Prinz Eugen a Gneisenau s většinou torpédoborců a torpédových člunů pokračovaly v cestě, zatímco Scharnhorst zůstal stát.

15.50 Torpédoborec Z 29 připlul k boku Scharnhorsta. Vrchní velitel a velitel stíhačů na palubě přestoupili na jeho palubu.

Předpokládáme, že Scharnhorst nemůže pokračovat v plavbě a bude muset odplout nebo být odvlečen do blízkého holandského přístavu. Torpédoborec Z 29 zůstal sám a vzhledem ke špatné viditelnosti nemá kontakt s ostatními loděmi.

15.55 Na Z 29 nalétávají dvoumotorové bombardéry.

Napadají je německé stíhačky, ale bombardéry mizí v nízkých mracích. 16.01 Útok osamoceného bombardéru na Scharnhorsta. Řada bomb osmdesát až sto metrů vedle levého boku.

16.05 Scharnhorst opět zahajuje plavbu.

16.05 Útok tří bombardérů na Z 29. V palbě protiletadlových děl bombardéry obrací.

16.12 Dva anglické stroje v náletu na Prinze Eugena. Počasí: spodní základna mraků 300 metrů, velmi špatná viditelnost.

16.14 Útok většího množství blenheimů IV na levoboku Gneisenau.

16.17 Útok dvou blenheimů na Frinze Eugena. Jeden stroj byl zasažen protiletadlovým granátem.

16.22 až 16.25 Gneisenau napadena na pravoboku (anglické torpédoborce z Harwiche).

16.30 až 16.40 Proti Gneisenau a Prinzi Eugenovi podniknut letecký torpédový útok. Lodi se stačily torpédům vyhnout.

Hloubkový útok nepřátelských bombardérů na Prinze Eugena. 16.40. Počasí: spodní hladina mraků 150 metrů, viditelnost dva až tři kilometry. Déšť. Mimořádně špatné povětrnostní podmínky silně ztěžovaly obranné úkoly stíhačů. Nízká základna poskytovala útočícím bombardérům vítané krytí. Rozhořčené vzdušné boje byly úplně nepřehledné.

16.44 až 16.55 Prinz Eugen potvrzuje sestřel bombardéru našimi stíhači. Útok jednoho bombardéru na Z 29. Gneisenau dává rozkaz vlastním torpédoborcům zaútočit na skupinu nepřátelských torpédoborců a sama zahájila palbu těžkými a středními děly. Na Prinze Eugena svrženy bomby a byl několikrát zasažen granáty skupiny torpédoborců. Prinz Eugen střílí těžkými děly na

nepřátelské torpédoborce. Jeden z nich hoří. (Torpédoborec Worcester byl palbou zapálen, stáhl se ale do anglického přístavu.)

16.50 až 17.00 Útoky jednotlivých letadel handley-page na Prinze Eugena, Gneisenau a Z 29.

Jeden stroj se v ohni zřítil.

Mezitím zaútočily německé bombardovací svazy na svaz anglických torpédoborců. Německé průzkumné stroje obdržely rozkaz zjistit pohyby Home Fleet.

Následkem nízké základny mraků a špatné viditelnosti mohla RAF stejně jako luftwaffe létat bud jen jednotlivě nebo v malých formacích. Lodní svaz se roztáhl na velkou vzdálenost. Nedalo se zabránit, aby lodě nepřelétávala vlastní letadla. Nastal tedy značný zmatek v obraze bitvy, která se s malými přestávkami protáhla až do setmění.

17.00 Německý bombardér typu Do 217 svrhl bomby na torpédoborec Hermann Schömann. Další útoky jednotlivých anglických bombardérů. U Gneisenau jeden sestřelen. Části sestřeleného letadla propluly kolem lodi. 17.10 Bombardovací útoky a udržování dotyku.

Počasí: spodní hladina mraků 200 metrů, viditelnost jeden až dva kilometry, déšt.

17.14 až 17.39 Frinz Eugen, Gneisenau a Z 29 neustále napadány anglickými bombardéry. Rozpoznány typy Bristol Blenheim, Bristol Beaufort a Handley Page Halifax.

17.42 Velitel bitevních lodí znovu žádá navzdory špatnému počasí zesílení É ochrany stíhači proti četným leteckým bombardovacím útokům a četným nepřátelským letadlům, která nalétávají. Kromě stíhačů byly znovu nasazeny

noční stíhačky z Holandska.

17.55 Němečtí stíhači pronásledují bombardér nad Primem Eugenem a pak jej v ohni sestřelují.

17.57 Stroj udržující kontakt (Handley Page) sestřelen v ohni lehkým protiletadlovým dělem torpédoborce Z 29.

18.06 Torpédonosný stroj v hloubkovém náletu svrhl v protiletadlové palbě torpédo na Gneisenau. Torpédo plulo po hladině, loď se stačila vyhnout. Další útoky, také na Prinze Eugena.

18.20 Prinz Eugen sděluje lodi Gneisenau: zavěšte se za mne, čekám vpravo 5 620 metrů.

Krátká přestávka mezi útoky.

18.31 Gneisenau musela z technických důvodů omezit počet obrátek hřídele pravého šroubu, zaostávala proto v rychlosti za formací.

Povětrnostní situace se pro stíhačky vyvíjela skoro dramaticky. V Pas de Calais byly starty i přistání ještě nerušené. Přílet ke svazu v kanálu byl možný ještě v hloubkovém letu, ale vzdálenost 200 kilometrů byla nyní již příliš velká,

takže po třicetiminutovém doprovodu byl návrat již nemožný. Stíhači tedy museli za každých okolností přistát v Holandsku (prostor II). Ale právě zde bylo nejhorší počasí a mraky zakrývaly celé dlouhé úseky letu. Pro mne nebylo lehké rozhodování, poslat stíhače po čtyřech vzletech v této velké bitvě přistát do oblasti špatného počasí, ale jiná možnost nebyla. Mnoho strojů skutečně nouzově přistálo mimo letiště a některá přistání skončila havárií. Většina stíhačů ale letiště našla. Ano, někteří rozhodní velitelé letek a grup po rychlém doplnění paliva a munice z vlastní iniciativy znovu odlétali před setměním v čele malých formací, aniž čekali na rozkaz, s vědomím, že jde o vše. Nějaké myšlenky na vlastní bezpečnost tento den prostě neexistovaly. Stíhači udělali víc než svou povinnost. Dali se strhnout velkolepostí akce a v tomto dni projevili takové nadšení, jaké jsem po tak dlouhých bojích u kanálu, které tyto eskadry vybojovaly a také po hořkém zklamání, vůbec nepovažoval za možné. Ale více než nadšení se projevilo vědomí povinnosti, pocit sounáležitosti s kamarády z válečného námořnictva, kteří na vlnách kanálu bojovali o úspěch a o život.

Velkolepé výkony podal i pozemní personál stíhacích eskader, neúnavní mechanici a jejich pomocníci, kteří při přípravě strojů dosahovali takových časů, jaké předtím nikdy nedokázali.

Velitel bitevních lodí měl znovu smůlu. Z 29, na který po poškození vlajkové lodi přestoupil, měl havárii na pravém stroji. Velitel lodí s velitelem stíhačů museli s nejužším štábem znovu „přesedat“. Byl přivolán torpédoborec Hermann Schömann. Za neustálých útoků britských letadel a při vysokých vlnách se s pomocí kufru přemístili. Zatímco kufr s admirálem ještě tancoval na vlnách, projížděla kolem nich v 18.15 plnou rychlostí opravená vlajková lod Scharnhorst a doháněla svaz před sebou. Muselo to pro něho být obrovské osobní zklamání, které ovšem mírnilo zadostiučinění, že Scharnhorst, o jehož osud se strachoval, může pokračovat v plavbě.

Okolo 19. hodiny nastal soumrak. Denní i noční stíhači bojovali s posledními, neodbytnými a rozhořčeně útočícími bombardéry wellington. Gneisenau, Prinz Eugen a Hermann Schömann hlásily sestřely protiletadlovými děly i stíhači. V 19.35 již nastala úplná tma. Bojové lety stíhaček toho dne skončily. Úspěchy ani ztráty ještě nebyly vyčíslené. Bylo jen jisté, že jsme svůj úkol, vytvořit deštník nad pronikajícími německými válečnými loděmi, bezezbytku splnili. Přeložil jsem své velitelské stanoviště na břeh Helgolandského zálivu do Jeveru.

Britská RAF zůstala velice aktivní po celou noc. Mimo intenzivního průzkumu především kladla miny, aby zaminovala celou cestu z Helgolandského zálivu k ústí Labe. Naše noční stíhačky zůstaly v boji, ale k významnějším střetnutím již nedošlo.

Britské miny tuto noc způsobily ještě jedno zlo. Krátce před 21.00 hodinou se silně roztřásla loď Gneisenau. Všechny stroje se zastavily. Loď najela na

zakotvenou minu. Škody nejsou veliké. Zanedlouho Gneisenau pokračoval v plavbě rychlostí 25 uzlů. Půldruhé hodiny po tomto případu najel Scharnhorst znovu na zakotvenou minu. To byla již druhá mina, se kterou se v této akci setkal. Ale i Scharnhorst brzy pokračoval v plavbě, ovšem zpočátku jen rychlostí deset, později patnáct uzlů.

Ještě za tmy dopluly Gneisenau a Prinz Eugen do ústí Labe a zakotvily. Helgolandský záliv byl tehdy ještě mimo dolet britských stíhaček. A po těžkých ztrátách při útoku na Wilhelmshaven 4. září a 18. prosince 1939 se ve dne britské bombardéry nad tímto územím, dobře střeženým radarovými stanicemi, již neobjevily.

Gneisenau a Prinz Eugen pokračovaly za denního světla, ráno 13. února, v cestě kanálem císaře Viléma do Kielu. Scharnhorst, který za svítání vzal v Jadebusen na palubu opět velitele a velitele stíhačů, plul spolu s torpédoborcem Hermann Schömann do Wilhelmshavenu. Doplul tam v 10.30.

Vrchní velitelství branné moci oznámilo: „V letecké a námořní bitvě v oblasti kanálu 12. února 1942 byl zapálen jeden nepřátelský torpédoborec. Německá válečná plavidla dosáhla pod vedením viceadmirála Ciliaxe při ztrátě jen jednoho strážního člunu, po proplutí úžiny mezi Calais a Doverem, v plném počtu místa určení. Obzvlášť se vyznamenaly letecké svazy generála polního maršála Sperrleho za vedení generála Coelera (bombardéry a průzkumná letadla) a plukovníka Gallanda (stíhači a noční stíhači). Bylo sestřeleno 49 britských letadel."

Tato formulace byla mimořádně zdrženlivá a ani zdaleka nevyjadřovala skutečný úspěch akce. Důvod byl ten, že akce měla být skončena teprve až lodi doplují do norského místa určení.

Krátce po zakotvení Scharnhorsta ve Wilhelmshavenu se na palubě konala porada, které se zúčastnili velitelé kombinované operace válečného námořnictva a letectva. Bylo konstatováno:

1. Operace se úplně zdařila.

2. Anglický torpédoborec Worchester byl zapálen. Podle prvních hlášení sestřelili stíhači a palubní protiletadlové dělostřelectvo 43 anglických letadel, nosičů torpéd, bombardérů a stíhaček. (Později se tento počet zvýšil na více než 60.)

3. Vlastní ztráty byly minimální. Jeden strážní člun (rybářský parníček) byl potopen při leteckém útoku, osm dalších - skoro všechny jen lehce - byly poškozeny.

Válečné loďstvo má 13 padlých a 68 raněných, luftwaffe 11 padlých a 17 zničených letadel.

Poškození těžkých jednotek minami bylo neodvratitelné a není závažné. Nepříteli průnik kanálem způsobil velký šok. Churchill uvádí ve svých pamětech, v nichž akci věnuje velkou pozornost, že po této zprávě zachvátil !

anglické obyvatelstvo děs a „národní rozhořčení“ bylo značné. „K uklidnění myslí“ byla vydána úřední zpráva, která dospěla k překvapivému závěru, že provedení německého průniku „je pro nás nanejvýš výhodné“. Není známo, zda toto prohlášení působilo přesvědčivě alespoň v Anglii. Důležitější je, co o průběhu akce řekl Churchill. Omlouval selhání britské obrany tím, že anglické velení bylo nuceno nasadit skoro všechna torpédonosné letadla k ochraně Egypta. Ale stejně byly síly, které Angličané podle kontraadmirála R. de Bellota nasadili, pozoruhodné: okolo dvě stě padesáti strojů Navy Air Force, Coastal Command a Strategic Bomber Command, podporovaných a do provázených asi patnácti stíhacími skupinami. Ale na německý svaz zaútočilo neúspěšně jen 39 letadel.

Pozoruhodné na Churchillově vylíčení je, že očekávaná britská reakce v Hitlerově plánu byla přesně zhodnocena. Proti německému překvapení ukázala podivuhodně malou improvizační schopnost. Hitler měl pravdu, když tvrdil, že Angličané nedokáží vytvořit „bleskovou uzávěru“. Jen tak si mohli všichni zúčastnění vysvětlit skutečnost, že Angličané zaútočili na svaz teprve v poledne, kdy již prakticky vplouval do úžiny. To byl klíč k úspěchu. Churchill se postavil proti názoru admirality, že se Němci pokusí projet kanálem v noci. „Německý admirál“ raději využil noci, aby vyklouzl z Brestu a vzal na sebe riziko proplout kanálem ve dne. „Aniž by je zasáhly pobřežní baterie z Doveru nebo torpédové útoky, pokračoval německý svaz v plavbě a ráno 13. února dopluly všechny lodi na základny.“

Britský premiér se velice rozsáhle zabýval selháním radaru v průběhu této akce. Až do konce války se v Anglii věřilo, že se jednalo o nevysvětlitelnou náhodu, o národní neštěstí. Teprve po válce se zjistilo, že nevysvětlitelné selhání způsobil rafinovaným úderem šéf německé zpravodajské služby Martini. Bohužel německé vedeni nevyvodilo z tohoto radarového vítězství nutné závěry a neprosazovalo využití této zbraně. Angličané se v každém případě ze své porážky poučili a vyvinuli rušení radaru k naprosté dokonalosti, které se pak v bombardovací válce proti Německu plně osvědčilo.

Přes veškeré námitky i z nepřátelské strany můžeme s plnou objektivitou říci, že proplutí kanálu skupinou těžkých válečných lodí s doprovodnými plavidly pod deštníkem německých stíhačů byl velký a pronikavý vojenský úspěch jak z hlediska plánování, tak i provedení.

Znovu se potvrdilo, že námořní síly se mohou prosadit v útoku i v obraně, jsou-li kryty letectvem, které má převahu. Tuto převahu německá luftwaffe jednoznačně vybojovala s pouhými dvěma sty stíhačkami a několika bombardovacími skupinami, které byly v záloze pro případ, že by do akce zasáhly těžké jednotky Home Fleet.

Stíhači sice nedosáhli takové převahy, aby ani jedno letadlo na lodi nezaútočilo, v mohutné obranné palbě však tato letadla nezasáhla cíl.

Úspěch německých stíhačů spočíval v taktickém systému provádění a výměny doprovodu, ve spojení s pronikáním do anglických útočných těžišť v přesně stanovené době, a obzvlášť na nezvykle fanatickém bojovém duchu stíhačů.

Spolupráce německého válečného námořnictva a luftwaffe byla již v přípravě, ale pak při provádění akce opravdu mistrovská.

Počasí v průběhu dne bylo značně horší, než slibovala předpověď. Zda tato okolnost zvýhodňovala více útočníka nebo obránce, je věcí názoru. Zkušení letci spíše zastávají názor, že bombardéry ve špatném počasí nacházejí úkryty před nepřátelskými stíhačkami a protiletadlovým dělostřelectvem a že ani navigace v mracích jim nedělá žádné potíže. Jednosedadlové stíhačky jsou daleko citlivější na počasí, takže se zdá správné tvrzení, že v tomto případě špatné počasí daleko více zvýhodňovalo RAF nežli luftwaffe. Válečnému námořnictvu bylo zhoršení počasí z taktického hlediska jistě vhod.

Letci RAF bojovali statečně, tvrdě a neúnavně, ale byli vrženi do boje překotně bez dostatečného plánování, bez jasné koncepce útoku, bez znalosti těžiště a systematické taktiky.

Že tato akce byla možná tak říkající na dosah Home Fleet a v operačním prostoru, který patří k nejobtížnějším a nejužším na světě, a že si německá luftwaffe, vázaná většinou v Rusku a dalšími silnými jednotkami ve Středomoří a v Africe, udržela rozhodující převahu nad RAF, představovalo vojenskou senzaci první třídy.

Nelze se tedy divit, že průlom německé skupiny bitevních lodí pod ochranou luftwaffe vyvolal v Anglii obdiv, zděšení, ba dokonce rozhořčení, jaké Anglie nezažila od dob Tourvilleho a jeho vítězství nad anglicko-holandskou flotilou u Isle of Wight v roce 1690, kdy nepřátelská eskadra pokořila jejich „Kanál“.

Mezi Norskem a Afrikou

Průnik kanálem se podařil. Ale německé válečné lodi ještě nedopluly do norských přístavů. Bylo jasné, že nepřítel nasadí všechny síly, aby ulovil uniklou kořist, když už ne u vlastního, tedy alespoň u cizího pobřeží. RAF zůstala na stopě lodím i v jejich utajovaných kotvištích a během další plavby.

Po nezbytných přípravách a poradách vyplul nově sestavený svaz z Kielu na sever. Scharnhorst a Gneisenau zůstaly vzhledem k poškození v německých přístavech. Na jejich místa nastoupily dva starší křižníky. Byl jsem opět zodpovědný za stíhací ochranu. Nejdříve jsem velel z Jeveni u Helgolandského zálivu, pak z Esbjergu v Dánsku a konečně ze Stavangeru v Norsku. Technické problémy s komunikací v této oblasti i přeplutí Skagerraku nám nepůsobilo tolik starostí jako plavba kanálem, kde jsme měli vynikající spojení. Kromě stíhačů z operačního prostoru jsem použil i noční stíhače a bitevní letce. Měl jsem nesmírnou radost, když po dalších tvrdých bojích s RAF vpluly válečné lodi nepoškozené do přirozených fordů, nabízejících útočiště a navíc zajištěných protiletadlovým dělostřelectvem.

Hitlerem nařízená operace tím skončila. O rok později, v lednu 1943 prosazoval Hitler k údivu mnoha lidí názor, že by bylo nejlépe těžké jednotky válečného námořnictva sešrotovat. Byl přesvědčen, že přežily svou dobu a nejsou způsobilé zasáhnout do moderní, rychlé a pohyblivé války. Z toho vznikl i poslední rozpor mezi Hitlerem a vrchním velitelem válečného loďstva, který v lednu 1943 skončil Raederovým odstoupením. Jeho nástupcem se stal ponorkový specialista admirál Dönitz. Ale ani on se nevzdal těžkých námořních jednotek.

Nakonec Hitler od svého úmyslu ustoupil.

Bitva o Atlantik, která byla v prvních válečných letech pro nás velmi úspěšná, dospěla ke kritickému zvratu. V měsíci, kdy Dtinitz převzal vrchní velení, se z nájezdů proti nepříteli nevrátilo 19 německých ponorek. V příštím měsíci, v březnu 1943, jich bylo opět 15, v dubnu 16 a květen se ztrátou 37 ponorek dal německému vedení na vědomí, že také v Atlantiku - jako již v Africe a na východní frontě - se válečné štěstí k Německu obrátilo zády. Z 1 160 do konce války nasazených ponorek jich bylo více než 700 ztraceno. Z 39 000 německých ponorkových námořníků se jich 33 000 z plavby nevrátilo.

Od začátku války do konce roku 1941 ztratili spojenci a jim sloužící neutrální země 2 432 lodí o výtlaku 8 938 828 BRT. Luftwaffe se na tomto výsledku podílela 526 loděmi o výtlaku 1 553 440 BRT. V těchto číslech není

zahrnut relativně vysoký podíl luftwaffe na lodích potopených minami (388 lodí o výtlaku 1 002 424 BRT). Také letecké útoky na britské přístavy, loděnice a zásobovací zařízení přinášely zhoršování britské zásobovací situace, což Churchill vyjádřil poznámkou: „Kdyby nepřítel pokračoval, byla by situace v bitvě o Atlantik ještě napjatější, než dosud."

Angličané zvláště silně zaminovali Biskajský záliv, aby tak co nejvíce ztížili operace německým ponorkám. Z rozlehlých minových polí se podařilo vyčistit jen úzké průchody. V těchto pevně vymezených „silnicích" byly ponorky vystaveny těžkým anglickým náletům. Požadavky válečného námořnictva na ochranu stíhači se rozšířily i na blízké a vzdálené přístupy. Dlouhou dobu měly ponorky největší ztráty při výjezdech a vjezdech na základny.

Zvrat v bitvě o Atlantik ale přinesl radar. Nepřátelské lodi a letadla byly pozvolna vybaveny těmito elektronickými oky. Velení německého námořnictva bylo donuceno přeložit operační oblasti ponorek od západního pobřeží Anglie do severního a jižního Atlantiku a dál na západ, nakonec až do Mexického zálivu, Karibského moře a na východní pobřeží Jižní Ameriky. Ztráty našich ponorek ale stoupaly stejnou měrou jako schopnost nepřítele nahrazovat ztráty lodního prostoru stavbou nových lodí a nakonec svou tonáž ještě zvyšovat. Nové německé vynálezy, jako byly „schnorchel", pohon Walterovými turbínami a získávání kyslíku z mořské vody, přišly příliš pozdě a v kritickém okamžiku jich nebylo vyrobeno dostatečné množství. Převaha ve vzduchu a radar nakonec rozhodly o osudu nejsilnější německé zbraně proti západu.

V prvních měsících roku 1942 se tento vývoj ještě nedal předpokládat. Velké mezery, způsobené našimi ponorkami a letadly v nepřátelských zásobovacích lodích, zamlžily zvláště Angličanům válečný obzor. Průlom německých válečných lodí kanálem zranil jejich pýchu právě tak, jako ztráta Singapuru. Pod japonskými údery se britské panství na Dálném východě zhroutilo. Anglické válečné velení se obávalo i ohrožení Blízkého východu a zdůvodňovalo tím svůj zdrženlivý postoj k severoamerickému plánu zaútočit co nejdříve v Evropě. Roosevelt chtěl přispěchat Stalinovi na pomoc co nejrychleji a nejúčinněji. Koncem března 1942 vypracoval americký generální štáb „operační plán pro severozápadní Evropu" pod označením „Roundup" (Zátah). Plán předpokládal invazi do Francie na podzim roku 1942 nebo na jaře 1943. Měla být připravena mohutným bombardováním. K podpoře RAF mělo být nasazeno jednadvacet skupin amerických válečných leteckých sil.

Počátkem dubna 1942 odlétli z pověření prezidenta Roosevelta s tímto plánem do Anglie šéf amerického generálního štábu George Marshall a prezidentův osobní poradce Harry Hopkins. Marshall se pokoušel přesvědčit Churchilla o nutnosti rychlého útoku v západní Evropě s cílem ulehčit Rudé armádě. Jak jinak vypadal druhý Marshallův plán - po necelých deseti letech!

Churchill chtěl anglo-americkou aktivitu v západní Evropě omezit na pozvolna sílící strategické bombardování. Konečné ujednání znělo, že do poloviny září se z USA přesune do Anglie jedna tanková a dva a půl pěších divizí a asi čtyři sta stíhaček, tři sta bombardérů a dvě stě transportních letadel.

Spojenecká bombardovací ofenzíva vznikla, stejně jako německé bombardovací útoky na Anglii v létě roku 1940, ne jako samostatná strategická operace, ale jako součást všeobecných příprav k invazi.

4. července 1942 svrhlo prvních šest amerických posádek bomby na evropskou pevninu. Na základnu se osobně dostavil generál Eisenhower a promluvil k letcům. Cílem jejich náletu byly německé letecké základny v Holandsku. Nad cíl ale doletěly jen dva stroje. Dva stroje byly sestřeleny, další dva těžce poškozeny.

Úspěšnější byl první denní sevřený útok 97. bombardovací skupiny 8. americké letecké armády 17. srpna 1942. Osmnáct létajících pevností, vedených generálem Eakerem, se po úspěšném náletu na Rouen-St. Otterville vrátilo bez ztrát. Očekával je vrchní velitel generál Spaatz, četní američtí a angličtí důstojníci generálního štábu a třicet žurnalistů. Již tehdy došel generál Eaker k závěru: nálety na území obsazená Němci jsou bez stíhací ochrany nemožné.

Churchill by byl raději viděl americké nálety v Africe. Teprve když Rommel v létě 1942 podruhé ohrožoval Egypt, dokázal Američany přesvědčit, aby předali u Halfayského průsmyku bojujícím Angličanům dvacet bombardérů boston, určených původně pro Stalina.

26. května zahájil Afrikakorps ofenzívu v postavení u Gazaly, kam se na podzim 1941 stáhl pod Auchinleckovým tlakem. 20. června padl Tobruk. A 29. června stál Rommel, po postupu 2 300 kilometrů dlouhém, u El Alameinu. Od Alexandrie ho dělily jen dvě hodiny jízdy autem. Z přístavu vyplula britská flotila.

1. července se Rommel pokusil posledními silami Afrikakorpsu o rozhodující průlom. Odpor Angličanů, kteří zaútočili na výchozí postavení a zásobovací základnu, zesílil. Pokus o obklíčení selhal. Útok se nezdařil. Bylo to jako před Moskvou. S cílem před očima se německý útok zastavil. Ale zatímco před Moskvou rozhodl neobvykle brzký příchod zimy, Rommel ztroskotal na anglické převaze ve vzduchu a nedostatečném zásobování. Bez letecké nadvlády ve středním úseku Středomoří nebylo možné Rommelovy zásobovací potíže vyřešit.

Úspěchy na africkém válečném poli spadly Hitlerovi do klína. Kdo by věřil, že rozpoznává v německých operacích namířených k Suezskému průplavu a orientálním ropným pramenům plán globálního významu kombinovaný s japonským spojencem, který by měl zasáhnout nejcitlivější bod na okraji britské světové říše, ten by se mýlil. Rommel o africkém polní tažení sám napsal, že tato akce se ‚jen tak zatoulala". Vyslání německých jednotek do Afriky byl jistý

způsob hašení, když italská koloniální moc vzplála plamenem a hrozilo její zhroucení. Hitler označil rychle vzniklý Afrikakorps jako „uzavírací svazek“ a zdůraznil, že si nepřeje, aby se na toto vzdálené bojiště přesunuly silné tankové jednotky. Úspěchy, kterých pak Rommel dosáhl, a strategické možnosti, které se tu nabízely, byly vzdáleny úvodním Hitlerovým plánům a cílům.

K zesílení německých sil v Africe se rozhodl příliš pozdě. V prosinci 1941 přeložil II. leteckou armádu z východní fronty na Sicílii a do severní Afriky. Kromě podpory chytře vedeného odporu pozemních sil bylo hlavním úkolem těchto leteckých jednotek ochromit anglickou námořní a leteckou základnu na Maltě, aby tak umožnil zásobování a doplnění divizí, kterými chtěl Rommel v roce 1942 znovu zaútočit.

Po návratu z Norska jsem se musel především zabývat problémy Malty. Tato 246 čtverečních kilometrů velká skála je přírodou stvořena k tomu, aby ovládala 500 kilometrů široký mořský průjezd mezi Itálií a africkým pobřežím. Když začala válka a Itálie musela upevnit své pozice ve Středomoří a v Africe, měla přednostně udeřit na Maltu a ostrov obsadit. Že to bylo možné, dokázalo italskému vedení pozdější obsazení Kréty německými výsadkovými a leteckými jednotkami. Německá strana nutnost tohoto útoku Mussolinimu stále zdůrazňovala. Duce se ale nemohl rozhodnout a dokonce nabízel, aby Maltu obsadily německé jednotky, protože tato akce byla pro italský národní cit neúnosná.

Místo obsazení jsme se Maltu pokoušeli vyřadit leteckými útoky. Zpočátku nebyl ostrov na protivzdušnou obranu vůbec připraven. Na přelomu let 1941-42 luftwaffe plně ovládala prostor nad středním úsekem Středomoří. Na Maltu se sneslo krupobití německých bomb. Část britské flotily, umístěná v La Valletě, utrpěla velké škody a ztráty.

To byl poslední příznivý okamžik k násilnému obsazení ostrova. Ale italská flotila, která by musela akci provést, nevyplula. Zůstala nečinně zakotvena v přístavech.

Zatím se Angličané museli stáhnout do Egypta a soustřeďovali se na Rommelovo nejcitlivější místo. Všechen Rommelův um, všechna jeho útočnost by vyšla naprázdno, kdyby se jej podařilo odříznout od zásobování. Klíč k ovládnutí středního úseku Středomoří, Malta, byla dosud v britských rukou. Síly RAF na ostrově byly značně zesíleny. Obě naše stíhací eskadry, 27. a 53. již nestačily. O německo-italské převaze nemohla být nyní řeč. Boje byly stále urputnější. Luftwaffe ztrácela možnost zásobovací trasy přes Středomoří proti britským námořním a leteckým silám, operujícím z Egypta a Malty. Stíhací jednotky přicházely denně o své stroje při zajišťování doprovodu konvojů. A čím nutněji potřeboval vyčerpaný Afrikakorps zásobování, tím jej bylo méně.

Když se Rommel u Alameinu rozběhl, odstartoval Göring „Malta-Blitz“ (Maltský blesk). Soustředěním všech použitelných sil luftwaffe na jižním bojišti

měl být ostrov vyřazen. Došlo k novém pokusu o absolutní leteckou válku podle Douheta. Vlna za vlnou útočily německé bombardéry chráněné stíhačkami na válečně důležité cíle na Maltě. Způsobily tam těžké škody. Ale Angličané postavili chytrý labyrint polopodzemních hangárů a boxů a přeorané startovací dráhy opravovali tak rychle, že účinek těžkých bombardovacích náletů se v několika dnech rozplynul. Útoky na Maltu stále více připomínaly Sisyfovu práci. S neustále rostoucím nasazením stíhačů a protiletadlových baterií rostly i naše ztráty. Nic neničí tak morálku bojujících jako skutečnost, že přes veškerou námahu nevidí žádné výsledky. Tuto zkušenost jsme měli již z bitvy o Anglii. A Malta-Blitz byl ve zmenšeném měřítku opakováním Anglie-Blitzu. S podobným zklamáním, podobnými ztrátami, podobnými neúspěchy.

V této době jsem byl pozván ke Göringovi do Neapole. Se mnou se tam objevili i komodoři a velitelé eskader, podílejících se na akci proti Maltě. Göring podrobil jejich boje těžké kritice. Jako již u kanálu, vyčítal v první řadě stíhačům selhání při jejich obranných úkolech a svaloval zvyšující se ztráty útočících bombardérů na jejich hlavy. Tvrdě jsem Göringovi odporoval a odmítal jsem jeho tvrzení, že neúspěch útoku na Maltu způsobilo selhání stíhačů. Při doprovodných letech vždy něco zklamalo. Přesto ze sebe naše slabé stíhací formace vydaly vše. Ochota bojovat a umění jim nechybělo. Byli dobře vedeni. Přesto jsme nedosáhli potřebné nadvlády ve vzduchu, ani uspokojivých výsledků při bombardování. Radar a maltští stíhači ztěžovali našim svazům vykonávání rozkazů. Britští stíhači opět bojovali velice statečně. Odletěl jsem na Sicílii, abych na místě ještě jednou přezkoumal provádění úkolů, svěřených mým stíhačům.

Naše válečné vedení se opět dopustilo chyby ve strategickém konceptu a ztížilo tak boj luftwaffe a obzvláště stíhačům. V létě 1940 jsme se neočekávaně rychle zmocnili západoevropského pobřeží, takže se vnucoval strategický cíl - napadnout Anglii. V létě 1942 jsme stejně neočekávaně stáli na hranicích Egypta, kde se nám naskytla možnost odříznout Anglii od důležité životní tepny. V obou případech jsme uvěřili, že můžeme dosáhnout cíle nedostatečnými silami a improvizací. Nepodařilo se to ani v jednom případě.

Letecká ofenzíva byla přerušena bez dosažení uspokojujících výsledků a po velkých ztrátách, i když útoky v menším rozsahu pokračovaly a čas od času jsme udeřili plnou silou. Rommelovo zásobování bylo stále problematičtější. Montgomery v Egyptě shromáždil více než dvojnásobek tanků a jednotek, než tam měla Osa. Britská převaha ve vzduchu byla ještě větší. Podle fotografií, pořízených průzkumnými letadly, bylo na letištích blízko fronty soustředěno více než osm set letadel. Na německé straně proti nim stála jen v poušti osvědčená 27. eskadra s nejvýše šedesáti stíhačkami. Tvrdost bojů a v nich docílených úspěchů se odráží v osudu „Afrického letce“, nejmladšího kapitána

německé branné moci, který po 158 sestřelech padl 30. září 1942 u Tobruku, nepřítelem neporažen. Byl jím Hans Joachim Marseille.

Marseille byl nedostižným virtuózem mezi stíhači ve druhé světové válce. Jeho výkony jsou dodnes nepochopitelné a po jeho smrti již nikdo podobných úspěchů nedosáhl. V krátké době, o něco delší než jeden rok, se jeho život letce naplnil. 388 bojových startů a 158 sestřelů, z toho 151 v Africe.

Naposledy jsem viděl Marseilla, když jsem tehdy přelétl ze Sicílie do Afriky, abych navštívil jednotky a udělal si obraz, za jakých podmínek bojují. Oč byly tyto podmínky těžší a jak se zdál být boj našich stíhačů beznadějnější, o to méně u nich bylo poraženectví, o kterém se hovořilo v Neapoli. Bylo jim jasné, jako již tehdy u kanálu, že mají úkol, který daleko přesahuje jejich síly.

Zpráva, kterou jsem napsal o zkušenostech z Afriky, nebyla určena k tomu, aby uspokojila vrchního velitele luftwaffe a jeho štáb. Popisovala poměry s bezohlednou otevřeností, s jakou jsem viděl vážnost situace. Předpokládala neodvratitelný debakl, pokud nebudou okamžitě zesíleny naše stíhací jednotky a nebude rozhodujícím způsobem zlepšeno zásobování. Stylem a použitými výrazy jsem porušil obvyklé zvyklosti. Předpokládal jsem, že nejlépe posloužím frontě i velení, předám-li jim své čerstvé a bezprostřední dojmy. To byl omyl. Jediným výsledkem mé zprávy bylo přísné pokárání za použitý tón. Jinak se nestalo nic.

23. října nastoupila Montgomerym vedená 8. armáda u El Alameinu k protiúderu. RAF napadala bez přestávky celé dny a týdny před útokem bombami a palubními zbraněmi každou přísunovou cestu k Rommelovi. Po mohutné dělostřelecké přípravě se nyní valily britské tanky proti německo-italským pozicím. Celých osm dní burácelo dělostřelectvo, bombardéry a bitevní letadla vrhala bomby, útočily motorizované jednotky 8. armády, aniž by dosáhly podstatných úspěchů. Německá postavení u El Alameinu se dosud bránila. 2. listopadu Rommel ohlásil, že vojska jsou vyčerpána a je nutné počítat i přes hrdinský odpor s jejich úplným zničením. Z vůdcova hlavního stanu jim odpověděli: „Vítězství nebo smrt."

Stejný vůdcův rozkaz zakončil stalingradskou bitvu, která začala tak jako bitva v Africe v prvních listopadových dnech roku 1942. Německé armády v letní ofenzívě pronikly hluboko na Kavkaz a k Volze, aby obsazením naftových pramenů v Majkopu a odříznutím spojení s naftovou oblastí v Baku zasáhly Sovětský svaz na nejcitlivějším místě. Východní fronta v jižní oblasti se podobala hlubokému oblouku, jehož rozšiřování vyžadovalo také od luftwaffe stále více sil. Při jedné inspekční návštěvě jsem zjistil, že naše stíhací jednotky trpí hlavně nedostatkem letadel. Většina grup již měla méně než 10 nebo 12 bojeschopných letadel. S úlekem jsem pozoroval na vlastní oči pozvolný rozpad, kterému byla luftwaffe vystavena od počátku polního tažení na východě.

I tato druhá velká ofenzíva se zastavila. Na Elbrusu sice vlála německá válečná vlajka, ale přes Terek a postavení u Tuapse naše armády nepřešly. Na Volze vnikla 6. armáda do západní části Stalingradu, kde celé týdny zuřily rozhořčené boje o každou ulici a každý dům. 8. listopadu Sověti zahájili protiútok, který skončil rychlými úspěchy a obklíčením celé 6. armády. V následujících třech měsících se oči celého německého národa, plné starostí 0 ohrožené syny, upíraly ke Stalingradu. A když pak 3. února 1943 polní maršál Paulus kapituloval se zbytky zdecimované armády pro nedostatečné zásobování, zimu a hlad, zmocnila se domoviny strašlivá předtucha.

Pohled na druhou stranu

Vánoce v roce 1942 jsem opět slavil, stejně jako v minulých letech, u své eskadry na západě. Tyto dny pro mne znamenaly oázu klidu po rozčilujících událostech tohoto roku. V roce 1940 jsem byl komodorem 26. eskadry. Bitva o Anglii již doznívala. Příští vánoce 1941 bylo vše zastíněno událostmi na východní frontě. Právě jsem nastoupil do nové funkce „generála stíhačů" a k eskadře jsem již nepatřil. Ještě týž rok jsem tam přiletěl s čerstvými zlatými nárameníky a bílými lampasy generálmajora. Na generála jsem byl povýšen 19. listopadu 1942. Ve svých třiceti letech jsem byl tehdy nejmladším generálem branné moci. Odpovědnost, úkoly, funkce a hodnost mě vlastně příliš rychle vytrhly z nejkrásnějších let mé vojenské životní dráhy. Pociťoval jsem to tehdy velmi silně a právě proto mě snad vše táhlo ke staré eskadře, která se mi stala domovem. Během těchto vánoc převažovaly vážné rozhovory. Na těch několika málo německých stíhačích na západě ležela odpovědnost obrany proti den za dnem sílící a stále lépe sehrané kombinované anglo-americké útočné činností. Tehdy byla odpovědnost za obranu celé říše na západě i nad Německem svěřena čtyřem eskadrám. Pět eskader bojovalo na východě od Murmanska až po Kavkaz a tři byly na Sicílii a v Africe. A ani na jedné frontě nestačily síly ke splnění daných úkolů. Přikrývka byla prostě příliš krátká.

Německé vojenské velení stále častěji přecházelo k improvizacím. Jakmile se kdekoliv v příliš roztažené frontě udělala díra, zacpalo ji silami, o kterých předpokládalo, že nebudou chybět na jiném místě, až se i tato zdánlivě roztažitelná přikrývka protrhla a bylo třeba zábezpečit novou výpomoc. Takové řešení nemělo naději na dlouhodobější úspěch. I při oprávněné naději na základní změnu válečné situace nemohlo stačit a jistě nebylo správné. Největší starosti mi ale nyní dělalo, že vrchní velitel a částečně i velení leteckých sil v otázce pokračování letecké války proti západu nedělalo nic jiného, než že křečovitě zavíralo oči před nezvratnými skutečnostmi a rýsujícím se vývojem. Základní povinností každého odpovědného velení by byl naprostý opak.

Tato situace se projevovala při studiu a vyhodnocování nepřátelské situace, a to zvláště ve vztahu k nastávající bombardovací ofenzívě proti říši, která byla sice teprve na počátku, ale přece jen jasně naznačovala svůj budoucí rozsah. Ve své funkci jsem považoval za povinnost věnovat této otázce zcela mimořádnou pozornost. Neměl jsem tehdy sice k dispozici prameny, které by podstatně objasňovaly budoucí vývoj záměrů nepřítele, ale rudá stopa, která zřetelně

vystupovala z příprav, byla dost jasná všem odpovědným místům v německém velení.

Nebylo žádným tajemstvím, že spojenci v oblasti letecké války připravují velké věci. Z pramenů vedení, které mi byly přístupné, vycházelo jasně najevo, že Američané mají ve čtyřmotorových těžkých bombardérech B-17 - létajících pevnostech - a B-24 - liberátorech - mimořádně výkonné, těžce vyzbrojené dálkové stroje. Kromě toho disponují dostatečnými výrobními kapacitami, které je stačí vyrábět v dostatečně velkých sériích. USA jsou připraveny k odesílání velkých svazů těchto bombardérů, zřejmě určených k dennímu bombardování, přes oceán. Velice přesné informace o severoamerických plánech v oblasti zbrojení byly ale tehdy německým vedením považovány za velkohubé a nepřistupovalo se k nim vážně.

Přitom se vědělo, že generál Spaatz, který organizoval odesílání amerických vzdušných sil do Evropy a měl se stát později jejich velitelem, poslal v únoru do Anglie první zkušební jednotky pod velením generála Eakera, po kterých následovaly v létě první jednotky 8. americké letecké armády.

Naprostý úspěch anglo-americké bombardovací ofenzívy proti říši způsobila nakonec kvantitativní a kvalitativní převaha amerického materiálu. Američané stačili během několika let postavit obrovské letecké armády pro různá válčiště svých vojáků a zároveň pokrýt potřeby spojenců mnoha tisíci stroji, létat nad Německem v těsných formacích, ve slunci za bílého dne, odrazujíce obranu svým množstvím. Kdo poznal zničující účinky amerického bombardování, pro toho je snadné vidět v nich vítěze „letecké bitvy nad Německem“. To by ovšem znamenalo neuznat britský podíl na zdaru velké letecké ofenzívy.

Anglie byla první vojenská moc na světě, která měla v Royal Air Force první vojenské letectvo, jež bylo samostatnou částí branných sil. Již v roce 1918 měla Anglie, stejně jako Německo, strategické bombardéry. V průběhu první světové války je ovšem obě strany dostatečně nevyužívaly. Zatímco byl vývoj techniky a taktiky letecké války v Německu od roku 1918 na mnoho let přerušen, Anglie správně pokračovala v myšlence strategického bombardování se všemi důsledky. Proti hlavnímu možnému soupeři Německu, které počtem obyvatel značně převyšovalo Anglii, musely být bombardéry pokládány za ideální válečný nástroj. Krvavé bitvy první světové války ve Flandrech, které značně vyčerpaly biologickou podstatu Anglie, byly pro ni šokující výstrahou. Podruhé se již takovým způsobem proti Německu postavit nemohli. Ale strategickým bombardováním z ostrova mohl být nepřítel zasažen přímo do srdce.

Zatímco německá luftwaffe těžké dálkové bombardéry do výstavby nezařadila, Angličané tyto typy od roku 1935 se značnou energií připravovali. Vznikly tak čtyřmotorové Stirlingy a Halifaxy a dvoumotorový bombardér Avro Manchester, ze kterého se vyvinul čtyřmotorový Avro Lancaster, nejlepší noční bombardér druhé světové války.

Až do vypuknutí války byla v Anglii výroba těchto typů velice omezená. To odpovídalo britskému principu mít v době míru poměrně malou flotilu, schopnou ovšem okamžitě zaútočit. V plánování generálního štábu a v průmyslové kapacitě byly vytvořeny všechny předpoklady přeměnit bombardovací letectvo RAF v nejkratší době v mohutnou sílu, jak předpokládaly plány britského vedení. Tento okamžik nastal 3. září 1939, kdy Anglie vyhlásila válku Německu.

Německá letecká ofenzíva donutila Anglii, aby se koncentrovala na obranu. Stíhači dostali naprostou přednost před bombardéry. K tomu se ještě přidružily potíže anglického leteckého průmyslu, takže britský výrobní program bombardérů se značně opozdil.

Rok 1941 proběhl z hlediska anglické bombardovací ofenzívy proti říši poměrně klidně. Těch několik málo těžkých náletů na cíle uvnitř říše, jako například denní nálet na Porúří 12. srpna a noční útok na Berlín 7. listopadu měly spíše politický než vojenský význam. Akce měly, stejně jako nonstop ofenzíva proti obsazeným západním územím, vyvolat u sovětského spojence pocit, že nebojuje proti německé branné moci sám.

Počátkem roku 1942 se situace od základu změnila. Anglie se zotavila po německých útocích, vytrvale stavěla bombardéry a byla rozhodnuta využít šance, která se jí naskytla rozsáhlým přemístěním německých stíhačů a protiletadlového dělostřelectva na východ a jih. Příznivější okolnosti k rozšíření letecké ofenzívy proti říši při poměrně nízkých ztrátách si sotva mohla přát. Především se ale v únoru 1942 stal velitelem bombardovacího letectva RAF schopný a energický důstojník, letecký maršál sir Arthur Harris.

První mocný strategický úder RAF 3. března 1942 byl namířen proti francouzskému cíli - Renaultovým závodům v Paříži. Velká část bomb dopadla místo na vojensky důležitý cíl do sousední obytné čtvrti a vyžádala si 250 mrtvých. Nepříznivý dopad tohoto útoku na francouzský postoj proti bývalé mu spojenci pocítili i v Anglii.

Pařížský neúspěch tehdy vyvolal ve spojeneckém táboře vznětlivou disku si o způsobu provádění strategického bombardování. Američané se již před Pearl Harborem rozhodli, že zásadním způsobem zasáhnou protivníka paralyzováním jednotlivých, obzvlášť důležitých a pečlivě volených cílů při přesných denních náletech.

Tyto přesné útoky při denních náletech z velké výšky a velkými svazy letadel se Američanům zdály být nejlepším kompromisem mezi účinkem a ztrátami. K tomu účelu zkonstruovali B-17 - létající pevnost a B-24 - liberátora, jejichž letové vlastnosti a výkony, výzbroj, pancéřování a zaměřovací přístroje byly přizpůsobeny jejich speciálním účelům. Nejdříve vyzkoušeli Létající pevnosti v akci Angličané. Na jaře 1941 obdrželi podle právě podepsané smlouvy o půjčce

a pronájmu dvacet bombardérů tohoto typu. Kromě jiných cílů zaútočily neúspěšně na Brest a Wilhelmshaven.

Po málo povzbuzujících zkušenostech Angličané navrhli přestavět B-17 na noční bombardér. **RAF** si zkušenostmi potvrdila svou dosavadní teorii, že denní útoky jsou při větších ztrátách méně úspěšné než plošné noční bombardování.

Ale Američané zůstali **u** své teorie přesných denních útoků. Neúspěšný anglický experiment s B-17 je neovlivnil. Právem byli pevně přesvědčeni o schopnostech svých létajících pevností a účinnosti způsobu útočení.

Každá z těchto teorií měla přirozeně něco do sebe. A každý se svou zbraní srostlý voják dosáhne v praxi nejvyššího účinku, je-li pevně přesvědčen o správné taktice. Angličané s Američany se v tomto způsobu šťastně doplňovali. Kombinací anglických nočních a amerických denních náletů se uskutečnilo 24hodinové bombardování (round-the-clock-bombing).

V principu se tento společný zájem projevil na konferenci, která se konala v Bílém domě 20. prosince 1941 a ke které přijeli do Washingtonu Winston Churchill se svými poradci. Bylo dosaženo dohody, že za hlavního nepřítele je nutno považovat Německo. Jeho porážku měla způsobit strategická bombardovací ofenzíva.

27. ledna byl generál Spaatz, pozdější velitel z Anglie operující 8. AAF (American Air Force) pověřen organizací, sestavením a přemístěním jednotek. **V** únoru 1942 začaly vznikat první jednotky 8. AAF na nejrůznějších dosud Bohem opuštěných místech severní a jižní Karolíny. Spaatzův úkol byl obrovský. Chtěl v několika týdnech vydupat ze země třiadvacet skupin těžkých bombardérů B-17, k tomu čtyři skupiny středních a pět skupin lehkých bombardérů, čtyři skupiny střemhlavých bombardérů a třináct skupin stíhačů.

27. dubna 1942 konečně svůj záměr uskutečnil. První zkušební útvar o síle 1 800 mužů se nalodil **k** cestě do Liverpoolu. Počátkem června opustil americké přístavy další transport a 10. června následovala většina 8. AAF na palubě lodi Queen Elizabeth. Letadla měla být přepravena vzduchem.

Byla to gigantická akce. Mnoho set letadel mělo ve formaci poprvé přeletět 6 000 kilometrů mezi Amerikou a Anglií. Trasa vedla přes Kanadu (Labrador), Grónsko, Irsko, Skotsko. Bylo připraveno mnoho pomocných letišť, zbudována velká pozemní organizace. Nejdelší trasa bez mezipřistání byla 2 000 kilometrů dlouhá. Lety měly provádět normální bojové posádky. 23. června odstartovalo prvních osmnáct létajících pevností. Do konce roku 1942 přelétlo tuto trasu 882 letadel z 920, které odstartovaly v Americe. Od tohoto okamžiku se až do konce války proud letadel nad Atlantikem nepřerušil. Když tato obrovská akce začala, bylo to skoro na den přesně 15 roků, kdy Charles Lindberg jako první letec přeletěl oceán směrem západ - východ.

V prosinci 1942 oznámil Roosevelt měsíční produkci letadel v USA - 5.500 kusů. Kdo zná tato čísla a rozsah organizace, musí pocítit vážné starosti. Ale velení luftwaffe odkázalo tyto číselné údaje do říše pohádek, stejně jako považovalo za přehnané informace našich vojenských zpravodajů, jejichž přesně a detailně zpracované zprávy se přiblížily k číselným údajům, které Roosevelt z propagandistických důvodů oznámil. Göring v dožínkové řeči 4. října 1942 prohlásil: „Vkládají všelijaké naděje do astronomických čísel amerického zbrojení. Američané v určitých odvětvích skutečně něčeho dosáhli. Víme, že vyrábějí velice mnoho rychlých aut. K jejich zvláštním činům patří ještě rádio a holící žiletky... Ale nezapomínejte, že Amerika velkými písmeny píše jedno slovo, a to slovo je bluf..."

Propaganda nemusí být pravdivá. Určitě pravdivé jsou bomby. Přesto se ve válce používá obou. Když se Roosevelt snažil ve své řeči ohlášením imponujících čísel produkce zbrojního průmyslu uklidnit Sověty, kteří se stávali nedůtklivými kvůli stále jen slibované druhé frontě a vlastní krajany, kteří rok po vstupu USA do války viděli tak málo úspěchů proti mocnostem osy, byla to propaganda. Když Göring tatáž čísla překrucoval nebo zesměšňoval, aby příliš nezneklidnil německé obyvatelstvo, které doufalo, že po skončení východního tažení se luftwaffe koncentrovanou silou vrhne proti spojeneckým bombardovacím útokům, pak to byla také propaganda. Když ale Göring tato čísla nejen veřejně odmítl, ale také před nimi jednoduše zavřel oči, pak to již nebyla propaganda, ale nezodpovědnost, jejíž rozsah mohl být zhodnocen jen následky, které tato čísla znamenala pro říši a všechny lidi, kteří se svěřili do její ochrany. Göring výslovně zakázal počítat v luftwaffe s „údajnými čísly americké produkce", ba dokonce o nich jen hovořit.

Když tedy Američané v roce 1942 zmobilizovali válečný letecký potenciál proti Německu, neutrpělo škodu ani britské velitelství bombardovacího letectva. Harris zbrojil k velkému útoku na jedno německé město. Byl jím Lübeck, který byl napaden v noci z 28. na 29. března 1942. Zaútočilo 200-300 strojů, které shodily pět set tun výbušných a zápalných bomb. Škody byly značné, ztráty civilního obyvatelstva poprvé dosáhly čtyřmístného čísla, z nichž bylo více jak tři sta mrtvých. O měsíc později, mezi 24. až 27. dubnem, byl v noci podobným způsobem a s podobnými výsledky napaden Rostock. Ztráty útočníka v obou operacích byly bezvýznamné. Svazy letěly k cíli vysoko nad mořem. Veřejnost byla šokována prvním z obou velkých náletů, ačkoliv se nedověděla sílu útočníka, ani celkový rozsah škod. Očekával jsem pozitivní reakci vedení v tom smyslu, že nyní se vší energií přejde na výstavbu obrany říše, především se dá přednost výrobě stíhaček, kterou bude podporovat zvlášť nynější letecký zbrojmistr maršál Milch. Hitler reagoval úplně obráceně. Rozkázal okamžitě provést odvetný bombardovací nálet proti anglickému městu Exeter s nedostatečnými silami, s citelnými ztrátami a s velkou

propagační akcí. Tedy nikoli stíhačky k obraně, ale více bomb k odvetě, to byla jeho deviza. Tou se řídil skoro až do zhroucení Německa.

Když byl v noci z 30. na 31. květen 1942 postižen prvním náletem tisícovky bombardérů Kolín nad Rýnem, rýsoval se rozsah pozdějších zničujících útoků na německá města neobyčejně zřetelně. Harris shromáždil všechno, co RAF měla tehdy k dispozici. Všechny eskadry se všemi štábními, školními a záložními stroji této noci, naplněny po okraj bombami, vzlétly proti nepříteli. V devadesáti minutách se vnitřní město změnilo v trosky. 460 mrtvých, 4S 000 lidí bez přístřeší. 3 300 domů a 36 průmyslových podniků zcela zničených, dvacet procent staveb celého města neobyvatelných. Následující noc byl skoro stejnými silami napaden Essen.

Německou odpovědí byl odvetný útok na Canterbury. Jeho materiální účinek se nedal srovnat s britským útokem. Velení si od tohoto útoku slibovalo silný morální účinek a očekávalo, že anglické vedení bude donuceno zastavit svou bombardovací ofenzívu. Tato naděje ale úplně zklamala. Ostatně Hitlerovi, který byl iniciátorem těchto odvetných náletů, bychom snad mohli připsat k dobru, že mu stejně jako německému národu, zatajili skutečnou sílu útočníka. Při jednom z těchto odvetných náletů zahynul můj nejmladší bratr Paul. Měl 17 sestřelů.

Neuplynul ani měsíc od útoku na Essen, když byl podniknut třetí velký noční nálet na německé město. 960 bombardérů zaútočilo v noci z 2S. na 26. června na Brémy. Útoky podobnou silou následovaly na Wilhelmshaven, Mainz, Kassel a Düsseldorf. Do září bylo současně více než 100 letadly napadeno 2S různých německých měst.

Od té chvíle muselo Německo počítat s neustálými nočními nálety na města a průmyslová centra. Se stejnou jistotou se dalo očekávat i zvýšení počtu útočících letadel, počtu a hmotnosti bomb, stejně jako doletu bombardérů a tím zúžení možnosti neustálým horečným stěhováním zbrojních závodů do středního, východního a jižního Německa snížit bezprostřední nebezpečí. Zbrojení, stejně již přetížené požadavky stále se rozšiřujících frontových oblastí, bylo nyní v dosahu zničujících útoků. Kdo znal názor nepřátelské strany, musel si být jistý, že je jen otázkou času, kdy britské noční nálety doplní americké denní.

Obdivuhodný postoj, se kterým se obyvatelstvo postižených měst stavělo k náletům, vytrvalost dělníků, překvapující schopnost opravovat postižené průmyslové podniky i škody a dosahovat opět dřívější výroby, ba ji někdy dokonce i zvýšit, nás neměly klamat v názoru, že válka je již prohraná, pokud se nepodaří zamezit letecké útoky na říši. Ať tedy vypadal celkový koncept německého vedení jakkoli, ať jsme zamýšleli vést válku. na východě nebo na jihu nebo na západě, nebo na všech frontách současně, neměla být nyní na špici všeho snažení postavena výroba letadel a aktivní letecká obrana?

Když udeřila hodina zrodu obrany říše

Mnohé mi lze vyčítat, ale určitě ne to, že bych mluvil, jak si přál Göring. V tomto směru jsem byl určitým „enfant terrible" luftwaffe. Ještě mnohokrát budu hovořit o našich střetnutích, které svým rozsahem daleko převyšovaly výměnu názorů mezi vrchním velitelem a podřízeným i v těch nejliberálnějších armádách.

Jedním z míst těchto rozmíšek se stal hrad Valtenstein u Norimberka. Göring se velmi rád zdržoval v této krásné venkovské krajině a v tamějším středověkém hradu. Zde se později konaly mnohé porady o nastávajících bojích a rozebírala se válečná situace. Na podzim 1941 jsme tam byli pozváni Kammhuber, Mölders, a já. Anglické nálety přestaly mít jen rušivý charakter a nabývaly znepokojujícího rozsahu. Německé noční stíhání se teprve rodilo a Göring chtěl prosadit, aby naši denní stíhači bojovali i v noci. Museli jsme tento požadavek odmítnout. Zaprvé byly obě naše eskadry umístěné na západě přetížené obranou proti britské nonstop ofenzívě a zadruhé jim chyběly všechny technické výcvikové předpoklady pro noční létání. Göringův názor byl typický pro zásahy vedení luftwaffe, které vrchní velitel pod tlakem nutnosti tak říkajíc sypal z rukávu.

Využil jsem první příležitosti, abych podle svých zkušeností upozornil Göringa na neudržitelnou situaci, která nastala v boji proti RAF po odvolání skoro všech stíhačů na východní frontu. Nebylo těžké poznat, jak je mu toto téma nepříjemné. I když mi bylo úplně jasné, že na dosavadním rozdělení sil nemohu nic změnit, přesto jsem navrhl okamžitě zahájit přípravy pro výkonnou leteckou obranu proti západu. Göring s nevolí návrh odmítl. „Všechna tato planá kouzla," řekl, „odstraním, jakmile budu moci své eskadry přemístit na západ."

Byl to tentýž argument, kterého použil o rok později v řeči při díkůvzdání za žně, ačkoliv v té době již byla lhůta určená k zakončení východního tažení mnohokrát překročena a právě začínala stalingradská tragédie. K vybudování účinné obrany chyběly síly. To ovšem nesmělo být důvodem, aby Göring odmítal velké přípravy v rámci velení, zpravodajské techniky a organizace, které musely být zahájeny nejpozději nyní, tedy v roce 1941, aby za dva nebo tři roky byly účinné. „Luftwaffe útočí, nebrání se," neustále opakoval Göring. Proto jsme na nepřátelské údery odpovídali odvetnými útoky, i když při nedostatku bombardérů vypadaly uboze. Proto také měly ve výrobě nadále přednost bombardéry, i když byl zároveň nedostatek stíhaček, které by je bránily. RAF

mezitím získala ve vzduchu jasnou převahu. Proto byl stejně již nepatrný počet stíhaček změněn na bombardovací stíhačky, i když jejich zásahy sloužily jen k tomu, aby v nás samých a veřejnosti vyvolaly dojem, že luftwaffe stále ještě útočí. Jako kdyby to byla nějaká hanba se bránit. Nevybojovali snad Angličané svůj největší úspěch ve stejné válce obranou?

Když doznívala bitva o Anglii a začal nástup na východě, nastal okamžik, kdy bylo zapotřebí zahájit výstavbu obrany říše. Vyklizení západní fronty našimi stíhači nepřítele přímo vyzývalo. Německo bylo svou centrální polohou a mnohými dalšími okolnostmi obzvlášť citlivé na letecké útoky. Husté osídlení, koncentrace průmyslu, velmi napjatá situace v zásobování elektrickou energií, centralizovaná dopravní sít a mnoho dalších příčin dávalo útokům ze vzduchu příznivé předpoklady a vyžadovalo proto včasná a rozsáhlá protiopatření. V tomto směru se množily připomínky a návrhy velení luftwaffe.

Uhodila hodina zrodu obrany říše. Prostě jsme ale nechtěli přiznat, že přinejmenším na západě jsme propásli iniciativu, což nás z role útočníka zákonitě vehnalo do role obránce. Ostýchali jsme se věc správně pojmenovat, nechtěli jsme sestoupit z výšin na zem. A přesto jsme to museli později učinit a zabořit nos hluboko do bláta.

Letectvo je podle vnitřních zákonů přirozeně útočná zbraň. Ovšem předpokladem k tomu je letecká převaha. Je-li ztracena, pak v první řadě musí být zesíleno stíhací letectvo, protože jenom ono může vytvořit podmínky, aby bombardéry a tím i letectvo mohly opět útočit. Anglie nám to také vážně v praxi předvedla. Je podivné a zarážející, že tato myšlenka Hitlera ani Göringa nenapadla až do konce války.

Od počátku roku 1941 byla skutečně vytvořena jakási říšská obrana. Ale jak vypadala? Tehdy byl jmenován „velitel letectva střed“, kterému byly podřízeny domácí letecké župy s pozemní organizací, protiletadlovým dělostřelectvem a později i s nočními stíhači. Protože aktivní obrana říše byla prováděna skoro výlučně protiletadlovými děly, je vcelku pochopitelné, že jejím velitelem byl jmenován protiletadlový dělostřelec.

Na začátku války bylo pro pojetí obrany charakteristické značné přeceňování protiletadlového dělostřelectva podle zkušeností z cvičišť a ze španělské občanské války. Na stíhače jsme se dívali jen jako na doplněk protiletadlových děl. Byli považováni za jakýsi druh luxusní zbraně, o které jsme dosud správně nevěděli, kde a jak ji vlastně můžeme upotřebit.

Světlým bodem v tragickém stavu říšské obrany byly noční stíhačky. Když na jaře 1942 začaly velké anglické nálety, dosáhly noční stíhačky pozoruhodné výkonnosti. Systematické zvyšování jejich úspěchů a protiletadlové dělostřelectvo v nás vzbuzovaly naději, že se noční útoky podaří zastavit, nebo že Angličané budou moci útočit jen zřídka. Při útoku na Kolín nad Rýnem bylo sestřeleno šestatřicet anglických bombardérů. Noční stíhačky tím dosáhly 600.

sestřelu. Do září tohoto roku stoupl počet sestřelů na 1 000 a do března 1943 na 2 000. Z osmdesáti procent šlo o čtyřmotorové bombardéry.

To jsou již pozoruhodná čísla, pokud si uvědomíme, že na počátku války noční stíhačky prakticky neexistovaly. Jak to bylo možné? Nezapomněli jsme snad na německé i britské noční nálety v první světové válce? Končí snad mezinárodní letecká doprava příchodem noci? Nebo nebyly vyvinuty dostatečné technické a navigační předpoklady, abychom museli s velkou pravděpodobností počítat s intenzívní leteckou válkou? A právě německá převaha ve vzduchu musela logicky přivodit anglické noční letecké útoky. K tomu je nutné připomenout Göringův názor na počátku války: „Noční letecké boje? K tomu nikdy nedojde." Proč vlastně ne? Snad proto, že velkorysá noční letecká válka v útoku i v obraně potřebuje velké přípravy a značnou dobu k nácviku a protože obojí bude zbytečné po rychlém vítězství? I zde místo důkladného zvážení všech možností a jejich začlenění do plánování - jak to bylo již odedávna zvykem německých štábních důstojníků zaznělo intenzívní dětské přání: „...protože se to nemůže stát, protože to se nesmí stát..."

Na počátku války se zabývala zkouškami tak zvaného „jasného nočního stihání" jen jedna grupa Me 109. Bez zvláštních velitelských zkušeností operovala společně s jednotkami světlometů podle vzoru denních stíhačů. Výsledky silně závislé na počasí byly neuspokojivé. Proto byly počátkem roku 1940 ukončeny. Když byl generál Kammhuber konečně v červenci 1940 pověřen Göringem a začal velkoryse organizovat noční stíhání, existovala jen jedna mezitím postavená zkušební grupa dvoumotorových strojů, vyzbrojená Do 17 Z a Me 110. Kammhuber svou novou úlohu plnil systematicky a energicky. Jemu patří zásluha, že se stal zakladatelem německého nočního stíhání.

Také noční stihání dvoumotorovými stroji začalo jako „stíhání za jasné noci". Stihači neútočili a čekali na určených stanovištích, až světlomety ozářily cíl. K tomuto účelu se zvláště hodily tmavé, ale bezmračné noci. Tak zvanými ‚jasnými závorami" byly bráněny oblasti přístupových cest bombardérů, Porúří a Helgolandský záliv. Jednalo se asi o třicetikilometrové úseky, kde byly umístěny světlomety. Dalším krokem bylo vybudování předsunutých radarových stanic. Tato možnost nastala teprve tehdy, když jsme měli k dispozici dostatečné množství přístrojů. V říjnu 1940 byl dodán první radarový přístroj Würtzburg-A, který brzy následoval „obr Würtzburg" s dosahem asi 60 kilometrů, později doplněný přístroji Freya a dodatečnými naváděči stíhačů, nebo „radarovými a rádiovými zaměřovacími stanicemi pro noční stíhání". Umožňovaly po malém vyhodnocení mezi stanicemi velmi přesné určení cíle a přesné navedení nočních stíhačů, neustále se zdržujících v prostoru nočního stíhání. Tento způsob dostal název „Himmelbett" (Nebeská postel). Tak vznikl první úspěšný systém „tmavého nočního stíhání". Spočíval v četných oddělených, radarem pokrytých loveckých oblastech, ve kterých na vedle sebe

nebo za sebou vlétající nebo vylétající bombardéry číhal zpočátku jeden a později i více stíhačů. Jakmile byl jednou zahájen boj, byly cíle i pronásledovatelé předáváni jednou stanicí druhé, pokud stačil dosah přístrojů. Pokud Angličané nalétávali příznivě pro obranu, tedy v široké frontě, měl tento způsob zejména za jasných nocí dobré výsledky. Hranice jeho možností a slabiny se projevily okamžitě, jakmile byly radary omezeny jen na „závory“ místo širokých zón a na konec celého přelétaného území až k cíli. Kdy a jak RAF tuto slabinu využívala, popíši ještě později. Tehdy byly čtyři až šest centrál zbudovaných v akci Himmelbett pro noční stihání soustředěno do jednoho prostoru. Velitel prostoru pro noční stíhání podle možností spojoval své velitelské stanoviště s místními protiletadlovými děly nebo světlomety. Koncem roku 1940 konečně vznikla 1. divize nočních stíhaček v Holandsku, která většinou používala bývalá bitevní letadla. Velel jí generál Kammhuber. Do června 1941 rozšířil rámec nočního stíhání tak, že se z této 1. divize nočních stíhačů mohla stát XII. letecká armáda. Do počátku roku 1943 rostla až do šesti eskader nočních stíhačů, které ale ani zdaleka nedosahovaly plných stavů.

Jedním z nejdůležitějších předpokladů pro aktivní noční obranu je letecká hlásná služba.

Vyzbrojování radarovými přístroji pokročilo v roce 1942 tak daleko, že začala výstavba ve velkém. Bylo by příliš zdlouhavé, popisovat nekonečné a stále nové možnosti, které nabízela radarová a zpravodajská technika. Rád bych proto čtenáře pozval do nově postaveného velitelského stanoviště stíhací divize, které jednotky ironicky nazvaly „bojová operetka“.

Pět těchto mamutích bunkrů vzniklo jeden po druhém v Arnhem-Deelenu, Döberitzu, Stade, Metách a Schleissheimu. Jakmile do nich někdo vstoupil, okamžitě podlehl atmosféře nervozity, která tu panovala. V umělém světle vypadaly obličeje ještě napjatější, než ve skutečnosti byly. Špatný vzduch, dým z cigaret, šumot ventilace a tlumený hovor nesčetných telefonistů a klapot dálnopisů vytvářel klima vhodné pro bolení hlavy. Magickým středem prostorné místnosti byla obrovská deska z mléčného skla, na kterou projekční aparáty vrhaly města, výšky, sílu a kursy vlastních i nepřátelských svazů. Celek připomínal obrovské akvárium, jehož osvětlenou stěnou bylo vidět obrovské množství divoce plovoucích a kroužících vodních blech. Každý bod a každá jeho změna, která se tu nabízela, byla výsledkem hlášení a pozorování radarů, leteckých hlásek, zaměřovacích a odposlouchávacích stanic, průzkumných letadel. To vše se po drátě shromaždovalo zde v centrále, bylo přijato, vyhodnoceno a za méně než jednu minutu přeměněno na hodnoty vysílané projekčními přístroji. Na obrovské mapě byl obraz letecké situace jedné letecké divize s přibližně minutovým zpožděním.

Před ‚jevištěm“, to znamená před ozářenou mapou, seděli v mnoha stupňovitě seřazených řadách naváděcí důstojníci stíhačů, kteří nyní nočním stí-

hačům nebo svazům předávali nutné rozkazy na základě požadavků velitelského stanoviště. Velitel byl se všemi velitelskými a vnějšími stanovišti spojen uměleckým dílem telefonních kabelů. Vedle nich tu pracovaly legie personálu velitelského stanoviště obojího pohlaví. Nebylo to technické divadlo, které by imponovalo jen laikům. Žádný div, že každý župní vedoucí, který to jednou spatřil, okamžitě pocítil touhu mít sám také takové velitelské stanoviště.

Na podzim 1942 měli konečně i denní stíhači prospěch z předstihu, který získali noční stíhači díky velkorysému nasazení radarových a spojovacích prostředků a personálu, které jim zajistil Hitler. Do té doby se podařilo, díky zdravému lidskému úsudku, prosadit velitelské a organizační sjednocení nočního a denního stíhání.

Můj vliv na taková rozhodnutí byl omezen tím, že jsem ve své funkci „generála stíhačů" neměl žádné přímé velitelské oprávnění. Naproti tomu jsem byl zván ke všem důležitým rozhodnutím vrchního velitele luftwaffe, jeho generálního štábu a velitelského štábu, generálního ubytovatele, generálního leteckého zbrojmistra, osobního úřadu a dalších instancí. Touto cestou jsem prosazoval své podněty a návrhy - a někdy dokonce rozhodujícím způsobem.

Teď na podzim 1942 k tomu patřilo uskutečnění organizačního spojení velení denního a nočního stíhání. Vedoucí jednotkou se stala stíhací divize, pod jejíž velení byli zahrnuti denní i noční stíhači a spojovací jednotky. Mamutí velitelská stanoviště dostala dvojí obsazení - mluvili jsme o „denních a nočních vrátných", protože odsud byl po celých 24 hodin bez přerušení řízen boj stíhaček. Do podzimu 1943 patřilo k obraně říše pět takovýchto divizí: Berlín - 1. stíhací divize, Helgolandský záliv - 2. stíhací divize, Holandsko a Porúří - 3. stíhací divize, jižní Německo - 7. stíhací divize, Východní marka - 8. stíhací divize.

Třetí letecká armáda na západě ale žádné noční stíhače neměla. Při letecké obraně měla vyřešit dva úkoly: obranu Francie s jejími vojensky důležitými objekty a obranu předpolí při náletech na říši. Teritoriálně byla oblast 3. letecké armády rozdělena na obvody Jafü - velitele stíhačů s jedním centrálním velitelským stanovištěm. Prostředky a organizace, kterou tito velitelé měli, odpovídaly ve srovnání s bojovými a operačními budovami jevištím venkovských ochotníků.

Na východě byla situace docela jiná. Zde mě Jeschonnek na podzim 1942 pověřil provést v oblasti nočního stíhání vyslovenou improvizaci. Znamenalo to útočit na letecké výsadky a zásobování partyzánů a na noční rušivé nálety. Kromě chybějících radarů byla největší potíž v tom, že Rusové k těmto účelům používali prastarých strojů, létajících rychlostí jen 120-160 kilometrů za hodinu. Také primitivnost může být zbraní. K tomuto účelu jsme nasadili posádky bombardérů, průzkumných letadel a bitevníků, které se dobrovolně přihlásily, výhradně jen za světlých nocích, nebo ve spolupráci se světlomety. Na severu

východní fronty byly v některých obdobích noci tak světlé, že posádky světlomety nepotřebovaly. Později byly pro východní frontu naloženy do vlaku radarové stíhací naváděcí stanice, tak zvané vlaky pro noční temné stíhání, a postavena eskadra nočních stíhačů.

Východní fronta ovšem z hlediska obrany říše nehrála žádnou roli. Proto se také líčení nastávajících událostí dotýká jen okrajově. Byl jsem si vědom, že s německými stíhači na východní frontě se nejedná tak spravedlivě, jak by si zasloužili. Počty sestřelů, které nikdy nebyly považovány za možné - 200, 300 a dokonce 346, které docílil špičkový stíhač luftwaffe Hartmann, jsou příklady jejich bojových činů.

Pokusil jsem se podat pronikavý a přirozeně jen neúplný obraz situace a předpokladů, jak jsem je viděl z funkce generála stíhačů na přelomu let

1942-43. Tehdy bylo mně a každému střízlivému a odpovědně uvažujícímu a člověku jasné, že stojíme na počátku pokusu rozbít německý válečný potenciál ze vzduchu.

Opakuji, že do té doby skoro všechny mé pokusy objasnit vrchnímu velení vážnost situace selhaly. I po selhání naší letecké ofenzívy proti Anglii se odtud šířila bezstarostnost. Nechtěli tam vidět nebezpečí, protože by museli napravovat četné spáchané omyly.

Za nejnovějším kráterem po bombě

Velitel 8. AAF umístěné v Anglii, generál Spaatz, hlásil 11. srpna 1942 vrchnímu veliteli amerického letectva, generálovi Arnoldovi: „Dokud nezískáme leteckou převahu nad Německem, není možné dosáhnout uspokojivých výsledků ve válce.“ To byl jasně formulovaný poznatek z prvních dotyků amerických bombardérů s evropským pobřežím bráněným luftwaffe. Spaatz také od svého anglického kolegy Harrise věděl, že první velké noční nálety na území říše nebyly přes svůj přesvědčující účinek v žádném případě úderem do slabin. Přestože značná část luftwaffe byla s většinou protiletadlového dělostřelectva vázána na východě, nálety ze západu rozhodně nebyly bezrizikovými leteckými výlety. Americké bombardéry nelétaly do útoků na francouzsko-belgickou přímořskou oblast do mnohonásobné ochrany stíhačů. Britové museli po prvním náletu 1 000 letadel na Kolín nad Rýnem, kde ztratili 36 strojů, za podobný nálet na Brémy zaplatit dvaapadesáti sestřelenými bombardéry. Podle anglických údajů provedla RAF v roce 1942 celkem 1 000 náletů, z toho 17 těžkých, při kterých bylo svrženo vždy nejméně 500 tun bomb. Při těchto náletech ztratila na 40 tun svržených bomb jeden stroj. Relativně dobrý poměr - německá letecká obrana v průměru celého dlouhého období takového poměru již nikdy nedosáhla. V příštích letech museli Britové zaplatit jedním strojem za 80 tun svržených bomb.

Procento ztrát bylo v přímé souvislosti s počtem útočníků. Tuto zkušenost jsme udělali již v bitvě o Anglii. Pokud jsme útočili přibližně s 200 bombardéry a přišli o 20 bombardérů, zaznamenali jsme ztrátu 10 procent. Když pak počet nasazených strojů neustále klesal a my přesto v útocích pokračovali, nebývalo neobvyklé, že z 20 v noci nasazených bombardérů jich bylo 6 sestřeleno, což odpovídalo trvale neúnosné ztrátě 30 procent. Zatím anglické noční nálety na Německo měly přesně obrácený průběh. Neustále zvyšovaný počet útočících strojů snižoval procento ztrát. Příznivý vývoj pro Brity podporovala ještě další řada faktorů: velká nosnost a velká operační výška nasazených bombardérů, nové metody náletů, útoků a rušení.

Metody použité Angličany při prvních velkých nočních útocích - velké rozestupy v široké frontě a velké časové odstupy - dávaly německé obraně dobré možnosti zásahů. Radary použité k jejich navádění pracovaly do léta 1943 ještě zcela nerušeně. Obranná palba bombardérů měla relativně malý účinek. Britské noční stíhačky létaly s bombardéry jen velmi zřídka. Ztráty německých nočních stíhačů byly proto podstatně menší než ztráty jejich denních kolegů.

Byly způsobeny většinou počasím, technickými poruchami a vlastní protiletadlovou palbou. Na letecké umění nočních stíhačů byly kladeny mimořádné požadavky. Esa nočních stíhačů dosáhla brzy pozoruhodných počtů sestřelů. Vyrostlo pokolení vysloveně nadaných, zkušených a úspěšných expertů. Piloti v čele letek, grup a eskader měli brzy větší osobní úspěchy než celé jimi vedené jednotky. Úspěchy se příliš soustřeďovaly na jednotlivá esa. Byla však zanedbávána snaha dostatečně rozšířit vysoký výkonnostní stupeň nejúspěšnějších posádek nočních stíhaček odpovídajícím intenzívním výcvikem a požadavky na doplňování stavů. K tomuto účelu museli být staženi nejúspěšnější noční stíhači, které ovšem nebylo možné v boji nahradit.

Noční stíhání se dostalo do popředí zájmu veřejnosti. Německé obyvatelstvo bylo nadšeno muži, kteří úspěšně noc za nocí sestřelovali anglické bombardéry. Velení luftwaffe ještě zvyšovalo procentuální úspěchy nočních stíhačů tím, že většinou oznamovalo daleko menší počty jejich útočících jednotek. To bylo sice pochopitelné a propagandisticky účinné, ale opět to vedlo k nebezpečnému klamání sama sebe.

Přes povzbuzující úspěchy jsme časem poznali hranice možností nočních stíhačů dosažitelné tehdejšími prostředky. Vzestup nebo konsolidaci možné účinnosti jsme viděli v doplnění a zhuštění dosavadní organizace. Tehdejší díry v síti radarových stanic měly být uzavřeny a nasazení nočních stíhačů mělo odpovídajícím způsobem stoupnout. Ale použití nových taktických prvků, jako je pronásledování a dálkové stíhání, které se od jednotek vyžadovalo, splněno nebylo. Úspěchy německých nočních stíhačů mohly být v roce 1942 ještě větší, ale především mohly být trvalejší. Naše vedení si až příliš nechalo diktovat nutná opatření v letecké obraně, místo aby aktivně použilo proti nepříteli s předstihem vlastní plánované záměry.

Jednou z těchto myšlenek bylo volné noční stíhání, které Kammhuber vyzkoušel již v roce 1940. Postavil čtyři letky dálkových nočních stíhaček, vyzbrojených Do 17 a Ju 88 C 6, které s velkým úspěchem operovaly nad základnami britských bombardérů. Zde se otevíraly velké a úspěch slibující možnosti. Boj s bombardéry během startu a při shromaždování, jejich pronásledování při příletu i odletu až do zrušení formace a přistávání, mohl být nanejvýš účinným doplněním nasazení nočních stíhačů nad vlastním územím. Velení luftwaffe a v první řadě sám Hitler se nechtěli smířit s dálkovým nočním stíháním. Tyto akce odmítali, až je v srpnu 1943 úplně zastavili. Hitler o noční sestřely nad Anglií neměl zájem. Pro německé obyvatelstvo, nočními útoky stále více znepokojené, potřeboval hmatatelné úspěchy. Noční stíhání v celé luftwaffe trpělo od počátku východního tažení neustále citelnějšími nedostatky. Chyběly posádky, letadla, různé radarové přístroje, spojovací materiál a personál. Také jihoněmecká a středoněmecká divize existovaly prakticky jen na papíře. Jejich radarové a spojovací stanice byly teprve na počátku výstavby.

Neměli jsme ani dostatek stíhačů. Do boje byly tedy nasazeny i školy nočních stíhačů, což bylo špatným východiskem z nouze.

Protože potřebné jednotky pro pokrytí celého prostoru jednoduše chyběly, byl prostor pro noční stíhače často krátkodobě změněn podle předběžného nepřátelského průzkumu a zpráv odposlouchávací služby, podle okamžité povětrnostní situace nebo jen podle domněnek. Tento způsob „putovního cirkusu“ přinesl příležitostně překvapivé úspěchy, častěji ale jen zbytečnou spotřebu materiálu a zarmucující omyly. Mezi zúčastněnými vzniklo sarkastické heslo: „Obrana říše odpočívá za posledním kráterem po bombě“. Bylo to velice přiléhavé a tohoto rčení se stále častěji používalo nejenom mezi nočními stíhači. Protiletadloví dělostřelci, obsluha světlometů a zamlžovacích přístrojů a skoro všichni, co měli co dělat s aktivní protiletadlovou obranou, měli tytéž zkušenosti.

V průběhu roku 1942 ustoupili denní stíhači před veřejností do pozadí. Nemohlo tomu být jinak, pokud anglická letecká ofenzíva probíhala hlavně v noci. Přesto to ale byli hlavně denní stíhači, kteří kromě jiných úkolů nesli na všech frontách tíhu letecké obrany.

Mimo nočních útoků podnikali Britové jednotlivé, odvážné a často úspěšné denní nálety ve Francii, Itálii a hluboko v Německu. K těmto úkolům existoval speciální útvar lancasterů. Zatímco se RAF zcela omezila na noční bombardování, tento útvar útočil na malé bodové cíle v malé formaci hloubkovými nálety za dne. Do října 1942 bylo provedeno pětačtyřicet takovýchto náletů, mimo jiné na ponorkové loděnice v Lübecku, Gdaňsku a Gdingenu. Jeden z prvních náletů tohoto typu byl podniknut 17. dubna 1942 proti závodu MAN v Augsburku (motory pro ponorky). Podle anglických podkladů se ze dvanácti strojů, které k akci odstartovaly, nad cíl probojovalo jen osm čtyřmotorových lancasterů, ze kterých bylo sedm sestřeleno. RAF se však nedala odradit. V tomto případě byl úspěch německé obrany náhodný a také se již nikdy neopakoval. Naopak posílil velení luftwaffe v domněnce, že nebezpečí denních náletů na říši nemusí brát příliš vážně.

Tyto britské denní bombardovací nálety se konaly jen ojediněle. Pokračovaly i v roce 1943, ale jen v nepatrném rozsahu. Mimoto v noci byly bombardovány pečlivě vybrané, obzvlášť důležité objekty. Tak se kupříkladu podařilo úplně zničit ústřední sklad spojovacích jednotek luftwaffe v Teltowu. Při tomto útoku nespadla ani jediná bomba mimo oplocený objekt skladu. Podobně byly bombardovány vodní přehrady na Ederu, Möhně a Sorpě. K těmto útokům byly použity zvlášť vyrobené obrovské, cylindrické pumy, které byly před odhozeni zvláštním zařízením v lancasterech roztočeny. Tím Angličané dosáhli toho, že při hloubkovém náletu při přesně vypočítané rychlosti, výšce a vzdálenosti svržené bomby zasáhly přehradní zeď v nejvýhodnější hloubce. Přehrady na Möhně a Ederu, v jedné bylo 130, ve druhé 202 miliónů kubických

metrů vody, byly tímto způsobem protrženy. Přehradu na Sorpě bomby nezasáhly. Škody byly obrovské. Nehledě na lidské životy a materiální škody, bylo narušeno zásobování Porúří elektřinou a vodou. Angličané odhadli výpadek na 35 procent. Velení luftwaffe okamžitě nařídilo přemístění balonových uzávěrů, zamlžovacích oddílů a lehkého protiletadlového dělostřelectva ke všem důležitým vodním přehradám. Zmíněný útok provedlo 19 lancasterů, z nichž se 11 vrátilo na základnu. Prohlídka sestřelených lancasterů a výslech zajatých posádek ukázal, že RAF tento útok provedla po mimořádně pečlivé přípravě posádek jak po technické, tak taktické i výcvikové stránce.

Přes tyto úspěchy, které měly těžký dopad na německou zbrojní výrobu, zůstal Harris u systému, který sám vyvinul a považoval jej za správný, tedy u vojensky rozdílně významných plošných útoků na německá města. Hitler častými, německému národu určenými proslovy, připomínal tyto nálety v naději, že jeho slova budou působit politicky i morálně.

Na západě jsme mezitím získali první zkušenosti s americkými denními leteckými útoky. Nebylo pochyb, že naši stíhači nejsou dostatečně připraveni na boj se svazy létajících pevností, chráněných silnou obranou doprovodných stíhaček. Pozoruhodnou palebnou sílu a odolnost B 17 jsme zpočátku velmi přeceňovali. Jako každý pěšák, který poprvé stojí proti nepřátelskému tanku ochromený známým „pancéřovým děsem“, zjistí, že i tank má svá zranitelná místa, tak i naši stíhači museli nejprve překonat zábrany před novým protivníkem. Brzy jsme poznali jejich slabiny a dokázali je využívat. S obrannou palbou pevností a odolností proti zásahům bylo však nutno počítat. Věděli jsme, že svaz sedmadvaceti B 17 zahájí směrem dozadu, to znamená do hlavního útočného sektoru stíhačů, palbu 200 těžkých kulometů až na vzdálenost 1 000 metrů. A na druhé straně bylo podle zkušeností k sestřelení jediné létající pevnosti zapotřebí dvacet až pětadvacet zásahů dvacetimilimetrovými granáty.

Na začátku zimy 1942 jsem byl opět u eskader na západě, abych sbíral zkušenosti a podklady pro nové bojové předpisy proti americkým čtyřmotorovým bombardérům. Ve vývoji letecké války byly ale mnohokrát doplňovány a měněny.

Nebyly to jen psychologické zábrany, které museli naši stíhači překonat, boj vyžadoval použít i zcela novou útočnou taktiku. Dosud se bojovalo proti bombardérům více či méně jednotlivě. Útok byl sice zahájen celou jednotkou, ale samotný boj vybojoval jen jediný stíhač, případně roj. Nyní se jednalo o to, postavit proti soustředěné palbě svazu čtyřmotoráků soustředěnou palbu našich sevřeně letících letek nebo grup. Z útoku jednotlivých stíhaček po sobě jsme museli přejít na frontální útok. To bylo něco naprosto nového. 2. stíhací eskadra Richthofen pod vedením komodora Egona Meyera vyvinula vlastní

taktiku útoku zepředu. Úspěšných sestřelů bylo zpočátku velice málo. Me 109 s jediným dvacetimilimetrovým kanónem a dvěma normálními kulomety nebyl dostatečně vyzbrojen proti čtyřmotorovým bombardérům. Mimoto tato výzbroj znamenala těžko pochopitelný krok vzad u nových Me 109 F oproti na jaře dodané sérii Me 109 E. Tato série měla dva 20mm kanóny v křídlech a dva normální kulomety. Jediný kanón nového Me 109 F byl modernější, střílel rychleji, měl lepší balistickou křivku a především byl umístěn ve středu nad motorem a střílel vrtulovým kuželem.

Proto se lišily názory, je-li to pokrok, nebo krok zpět. Mölders zastával Udetův názor, že jeden centrální kanón je lepší než dva kanóny mimo osu, umístěné v křídlech. Já jsem jeden kanón považoval za naprosto nedostatečný a kulomety jsem již dlouho označoval za přežitý a nesmyslný „ohňostroj". Těmi jsme mohli imponovat sotva nepřátelským stíhačkám, o čtyřmotorových bombardérech vůbec nemluvě. Přirozeně jsem znal i výhody centrálně umístěné výzbroje stíhače. Pokud byla ale prakticky představována jediným kanónem, pak jsem předpokládal, že i při delším trvání války a klesajících výkonech i úrovni výcviku většiny našich stíhacích pilotů, budou dva kanóny, přestože umístěné jenom v křídlech, přece jen účinnější. Ne každý stíhač i je tak dobrý střelec jako Udet nebo Mölders. Pernatá zvěř se také střílí broky.

Spory o výzbroj Me 109 se dostaly až **k** Hitlerovi. Nevím kdo a jak mu to prozradil. V každém případě se mě při rozmluvě zeptal na můj názor, jakou výzbroj považuji pro Me 109 za lepší: jeden kanón v trupu, nebo dva kanóny v křídlech. Nemusel jsem dlouho přemýšlet: „Nejlepší by byly všechny tři." Hitler byl nadšen. Má odpověď přesně odpovídala jeho představám. Skutečnost, že pozdější vývoj mu dal za pravdu, několikrát použil jako argumentu při námitkách proti radám odborníků a tak jim znemožnil prosadit dobré myšlenky ve výzbroji a technice.

Okamžitě po této rozmluvě vydal rozkaz k zesílení výzbroje. Pod křídla Me 109 byly umístěny dva 20mm kanóny. Tyto „gondoly" nebo „koupací vany", jak jsme jim říkali, přirozeně ovlivnily letové vlastnosti do té míry, že upravené stroje byly pro stíhání nepoužitelné. Přesto nyní se třemi kanóny představovaly takovou palebnou sílu, že se s nimi v boji proti létajícím pevnostem dalo něco dokázat.

Protože později byly americké doprovodné stíhačky stále účinnější, musely být „koupací vany" opět odmontovány. Doprovodné stíhačky se staly problémem číslo jedna. Pak teprve docházelo k sestřelování bombardérů. Opomenutím silné výzbroje stíhaček byla ztracena mnohá slibná šance. Značně účinnější byl Fw 190, původně se dvěma, později se čtyřmi 20 milimetrovými kanóny a dvěma kulomety. Vzduchem chlazený motor byl méně citlivý na zásahy a při útoku poskytoval pilotovi přirozenou ochranu. Ale dodávky Fw 190 byly nedostatečné. Čtyři pětiny vyráběných stíhaček tvořily dosud Me

109. Otázky výzbroje a munice mě silně zaměstnávaly již v době, kdy jsem byl komodorem JG 26. Dostával jsem přímo z technické zkušebny letadla s novými druhy výzbroje a munice. Tak mi počátkem roku 1941 poslali první Me 109 se dvěma velkorážními kulomety místo normálních. Zbraně měly střílet okruhem vrtule. Při prvním letu s tímto ptákem přes kanál se neosvědčily. A skoro to špatně dopadlo. Letěl jsem sám, dost nízko, směrem k Anglii, střílel jsem a zlobil se na neustálé poruchy. Mimoto mě udivoval neobyčejně mohutný oheň u ústí zbraní. Něco takového jsem dosud neviděl. Před kabinou se odehrávala skutečná kouzla. Zbraně se brzy zablokovaly. V poloviční výšce, na půl cestě do Anglie, jsem obrátil. Tu se pod mým levým křídlem objevil nějaký stín. Vidím blízko vedle sebe modro-bílo-červené kokardy na křídlech. Je to spitfire. Pilot se dívá na mne nahoru. Jsem jako ochrnutý. Zdá se mi, že se směje a kyne ve strmé stoupající zatáčce k Anglii. Nemohl jsem si vysvětlit jeho podivné chování nad kanálem. Snad musel mít stejně jako já poruchu všech zbraní.

Když jsem přistál, viditelně se mi chvěla kolena. Hlášení prvního mechanika, že listy vrtule jsou do tří čtvrtin naříznuté, už na mě skoro neudělalo žádný dojem. To bylo vysvětlení onoho ohně u ústí. Odpalování kulometů bylo špatně seřízeno, nebo selhalo. Každý vystřel, odpálený o zlomek sekundy dříve nebo později, zasáhl vrtuli a tam explodoval. Náboj zároveň vyrazil na krku vrtule kus materiálu, velký jako pěst. Poruchy vlastních zbraní jsou výhodou jen zřídka, pro nepřítele vždy.

Americká denní ofenzíva proti říši by se byla nepochybně rozpoutala ve velkém už koncem roku 1942 a počátkem roku 1943, kdyby v africkém tažení nenastala blesková akce. Ten den, kdy první létající pevnosti po přeletu dlouhém skoro 6 000 kilometrů nad oceánem přistály ve Skotsku, nastoupily Rommelovy jednotky k útoku na Alexandrii. Zde, v poušti u El Alameinu, byla ve hře existence britské světové říše. Nebyl to tedy žádný div, že zájem britského premiéra se více soustřeďoval na obranu proti novému Rommelovu útoku než na skotská letiště, kam od 1. července 1942 přilétaly stroje 8. AAF. Obrátil se s naléhavou žádostí na Roosevelta, změnit akci „Roundup“ v dlouho plánovanou akci „Torch“ - invazi v severní Africe, aby tak konečně mohly být jednotky Afrikakorpsu sevřeny do kleští.

Roosevelt uznal britská přání za oprávněná a vyhověl jim. V červenci dostal generál Spaatz rozkaz vyčlenit ze své 8. AAF 12. AAF pro severní Afriku.

Sedmého listopadu se plně zdařila anglo-americká invaze do severní Afriky. Úspěchem této operace se opět změnila válečná situace v neprospěch Německa. Z války na dvou frontách se jednoznačně stala válka na třech frontách.

Osudu hrozícímu jednotkám Osy v Africe se již nedalo zabránit. Přestože Rommel ještě před invazí Hitlerovi ohlásil bezvýchodnost své situace a

neodvolatelný pozvolný rozpad Afrikakorpsu, tyto hrdinné jednotky bojovaly na africkém bojišti ještě déle než půl roku.

V dubnu 1943 jsem odletěl do Tunisu. Situace obou tam bojujících stíhacích eskader byla zoufalá, převaha Spojenců byla obrovská. Ve vzduchu měli naprostou nadvládu. Ačkoliv z německé strany byla vynaložena veškerá námaha, aby byla armáda dostatečně zásobována, přestože Kesselringova 2. letecká armáda byla nyní nasazena na jižní frontě, přestože z dosavadní neskrývané rezervy vystoupila i italská námořní flotila, nemohly jednotky Osy na stále se zužujícím prostoru nic změnit na nezadržitelném postupu nepřítele. Co se mělo o rok později odehrávat na evropském bojišti v daleko větších rozměrech, odehrávalo se již nyní v Africe. Ještě bojeschopná jednotka, rozhodnutá k boji na život a na smrt, není schopna odporu, pokud jí chybí letecká ochrana. Kruh kolem Tunisu se neodvolatelně uzavřel.

Letecké zásobování obklíčených jednotek si vyžádalo katastrofální ztráty. Transportní stroje nemohly být dostatečně chráněny. Síly našich stíhacích jednotek byly vyčerpány. Z těch několika bojeschopných strojů jich stále víc odpadalo pro nedostatek náhradních dílů. Tak se stávalo, že při jediném zásobovacím letu nedostatečně nebo vůbec nechráněného svazu transportních letadel bylo sestřeleno dvacet nebo i více strojů. Přesto až do konce převáželi piloti zásoby jednotkám bojujícím v Tunisku. Co přitom vykonaly posádky transportních letadel, to se vymyká veškeré chvále. Pokud se jim podařilo ve zdraví s tak důležitým nákladem doletět do kotle, pak byly na polních letištích během tankování většinou neustále napadány a ostřelovány. Pokud piloti přežili i tyto útoky, čekala je ještě zpáteční cesta, která nebyla o nic méně nebezpečná, než přílet. A po přistání na Sicílii se dosti často ocitli v náletu na své letiště. Zničující decimování luftwaffe takovými obrovskými nálety nebyla žádná novinka. Zde ale dlouhotrvající ničení zasahovalo do samé podstaty letectva.

7. května 1943 kapituloval se zbytky Afrikakorpsu generál von Arnim. Počátkem roku 1943 se vrchním velitelem jihu stal Kesselring a byly mu podřízeny i armádní složky. Druhou leteckou armádu převzal generál Richthofen. Generál bombardérů Peltz byl pověřen velením bombardérů na Sicílii, kde jsem já velel stíhačům.

Až do poslední hodiny Hitler přísně zakazoval vyklizení Tunisu. „Evropa bude bráněna v Tunisu“. Co tento rozkaz, a později mnoho jemu podobných, způsobil personálních a morálních ztrát, nehodlám tu popisovat. Nyní všichni očekávali od stíhačů rozbitých v Africe, že zabrání očekávanému bombardování před pravděpodobnou spojeneckou invazí. Nejdříve ale naši stíhači letěli jednou nebo dvakrát zpět do čarodějného kotle Tunisu, aby po dvou nebo třech mužích zachránili náš věrný pozemní personál a zabránili tak jeho zajetí. Je známo, že v našich jednomístných stíhačkách bylo sotva místo pro silného a velkého pilota. Jak se do Fw 190 mohli vejít kromě pilota ještě další tři

mechanici? To, co se tu odehrávalo, bylo jasným důkazem kamarádství, které v době bojů vznikalo v celé luftwaffe mezi pozemním personálem a piloty.

Pokoušel jsem se odpovídat, střídavě ze západní a východní Sicílie, jak to nejlépe šlo. Ale proti nesmírné anglo-americké převaze to nebylo nic platné. A naši stíhači byli opravdu hrozným způsobem opotřebovaní. Americká a britská letecká armáda nás ze severní Afriky a Malty uchopila do neúprosných kleští, které se den za dnem více svíraly. Naše základny na Sicílii, opěrné body, přísun a opravy v jižní Itálii byly neustále napadány krupobitím bomb. Bari, středisko přísunu leteckého materiálu z vlasti, bylo mnohokrát zvláště těžce napadeno. Útok zničil stovky našich nových stíhaček. Luftwaffe na jižním bojišti shořela.

Na Sicílii propuklo peklo. Anglická flotila se odvážila připlout k východnímu pobřeží. Stáli jsme proti ní zcela bezmocní. Pod deštníkem letecké převahy její děla ovládala široký pruh pobřeží ostrova. O italské obraně pobřeží nebylo ani řeči. Podařilo se nám ale odrazit leteckou výsadkovou akci na úbočích Catanie. Hitler vydal rozkaz: „Žádný německý voják neopustí ostrov. Luftwaffe předá veškerý přebytečný personál pozemním jednotkám. Evropa a Německo budou hájeny na Sicílii.“

Ale ani tyto zoufalé rozkazy jednotkám, které ze sebe vydávaly to poslední, trvale nezabránily spojeneckým silám ve vítězství na zemi, moři i ve vzduchu. Náhle byl vydán rozkaz k vyklizení Sicílie. Že se vůbec některým jednotkám podařilo přepravit se mořskou úžinou na pevninu, za to mohli děkovat jedině protiletadlovým dělostřelcům. Jejich koncentrace zajistila nepřetržitou dopravu tak účinně, že masy spojeneckého letectva mohly splnit svůj úkol jen z velké výšky a tedy nedokonale.

Stíhací jednotky přeletěly na nové základny v jižní Itálii v žalostném stavu. Skoro všechen materiál musely zanechat na Sicílii. Zbytek v poslední minutě zachráněných stíhaček byl rozbit při vražedném náletu 15. AAF na Viterbo. Neměli jsme vůbec nic, na čem bychom mohli létat. Naopak nás očekával rozkaz opět zahájit obranu Itálie. „Ano, ale s čím?“ ptali jsme se zoufale navzájem.

Dům bez střechy

V roce 1943 Německo ustupovalo na všech frontách. Po pádu Stalingradu nastoupila Rudá armáda k útoku na Don.

Po spojenecké invazi na Sicílii následoval Badogliův státní převrat. Italský odpor až do kapitulace v září byl jen symbolický. 9. září přistály první spojenecké oddíly u Salerma na evropskou pevninu. Polní maršál Kesselring organizoval s několika málo německými jednotkami a s Ducem, kterého z Grand Sasso osvobodili němečtí výsadkáři, tuhý a velmi obratný odpor.

Hitler razil výraz „pevnost Evropa". Měla být hájena do posledního dechu. Roosevelt pochyboval ve svém poselství Kongresu 17. září 1943 o jejím udržení, protože Hitler zapomněl „tuto pevnost opatřit střechou".

Toto prohlášení bylo poměrně přesné. Představme si pod slovem střecha německou luftwaffe, a dodejme, že zpočátku střecha nebyla opomenuta. !f Naopak, nastal čas, kdy jsme se ve vzduchu nemuseli obávat žádného nepřítele. Ale namísto abychom tuto jednou vytvořenou střechu zesílili a připravili ji na budoucí zatížení, jednoduše jsme ji po zahájení východního tažení kus po kuse „spálili". A teď, když se nad domem honily válečné bouřky, střecha skutečně neposkytovala obyvatelstvu potřebnou ochranu.

Německo zažilo první americký velký denní nálet 27. ledna 1943. Byl namířen proti Wilhelmshavenu. Bombardéry 8. AAF letěly s obranou P 38 Lightning. To byl dvoumotorový dálkový stíhač, který měl v boji podobné nedostatky jako Me 110. Naše stíhačky byly jasně lepší. Američané nedocílili při tomto prvním útoku podstatnějšího úspěchu. Ale náhle tu byli. Jejich existenci jsme si již nemohli zalhávat, přesto vrchní velení nebralo tento fakt příliš vážně. Většina velení se domnívala, že americké čtyřmotorové bombardéry se ve dne neprosadí. Věřili, že samotné, početně daleko slabší německé stíhačky, jim způsobí takové ztráty, že se větší operace do velkých hloubek musí projevit jako neúnosné. Měli ještě před očima vlastní neúspěch nad Anglií a přehlédli, jaké nové možnosti otevřela Američanům zlepšená technika. Dolet amerických bombardérů mohl pokrýt všechny cíle v Evropě.

Stačil k velkým obletům silně chráněných oblastí. Jejich nosnost, letová I výška, síla obranné palby a pevnost při ostřelování poskytovaly již od začátku USAAF více výhodných předpokladů, než jaké kdy měla luftwaffe.

Přesto museli Američané vyřešit problém doprovodných stíhaček. Dosud létali s ochranou spitfirů a thunderboltů přibližně k německým hranicím a dále až k cíli je chránily jen lightningy. Delší dolet stíhačů Göring vždy odmítal jako

nemožný, když jsem tuto možnost jednoznačně označil za očekávaný vývoj. Naším následujícím problémem muselo být množství, zejména až se naplno rozjede americká výroba a výcvik.

Göring doufal, že dvě nové stíhací eskadry, JG 1 a JG 11, budou stačit k potření amerických denních náletů v jejich hlavních oblastech v Holandsku a Helgolandském zálivu. Můj názor byl úplně opačný. Nehledě k tomu, že velitel ani posádky se s bojem proti novému nepříteli ještě neseznámili, považoval jsem tento druh periferní obrany za zásadně mylný. Jakmile se staly denní nálety do nitra Německa, Göringem dosud považované za nemožné, skutečností, věřil, že jim bude možné zabránit vytvořením uzávěry na nejzazších hranicích Německa. V tomto názoru se odráželo politicko-propagandistické přání udržet pokud možno nepřátelská letadla z dohledu německého obyvatelstva. K tomu by ale musely být sily stíhačů daleko větší. Se dvěma stíhacími eskadrami nebylo v žádném případě možné na vysněné pobřežní frontě zabránit bombardérům v pronikání nad Německo.

Zastával jsem názor, že při nedostatku stíhaček může mít úspěch jedině centrální obrana, místo bránění periférie. Mou myšlenkou bylo ve vnitřní obraně s eskadrami „rozbíjet“, místo venku s grupami „špinit“. Tím bychom museli přirozeně strpět, aby americké svazy pronikaly hlouběji do Německa, dříve než je napadnou naše stíhačky. A vzhledem k omezenému doletu našich soustředěných stíhaček nebudeme moci pokrýt vzdálené cíle a oblasti.

17. dubna 1943 podnikl silný svaz amerických čtyřmotorových bombardérů první těžký nálet na Brémy. Svaz chránily doprovodné lightningy. Byl začátkem série podobných, v síle a účincích kolísavých amerických denních náletů. Obrana byla málo úspěšná. Naše do široka rozmístěné stíhačky bojovaly jen po grupách, tedy v síle dvaceti až pětadvaceti strojů. Byly příliš slabé, aby se proti stíhačkami chráněnému svazu pronikavěji prosadily.

Göring mi několikrát ostře vyčetl „žalostné selhání“ německých stíhačů. Neměl tak docela nepravdu, když si stěžoval na různé nedostatky v taktice a výcviku nově sestavených eskader. Stále zastával názor, že odstranění těchto chyb postačí, abychom mohli úspěšně čelit americkým denním náletům. Proti tomu jsem namítal, že musíme v nejkratší době počítat s novými zlepšenými doprovodnými stíhačkami se zvýšeným doletem. Nynější denní nálety musíme považovat pouze za předehru a musíme se připravit na nadcházející události docela jinými, mohutnějšími opatřeními.

Tentýž názor jsem zastával i v rozmluvě s ministrem zbrojního průmyslu Speerem, který se u mne informoval na možnosti přesných denních útoků amerických čtyřmotorových bombardérů na Porúří. Obával se jich daleko víc než britských nočních náletů, které začaly 5. března s označením „Bitva o Rúr“. Noc za nocí byla města na Rýnu a Rúru zaplavena zápalnými a výbušnými pumami. Přes značné škody a ztráty nedosáhly tyto noční plošné bombardovací

nálety snížení německé zbrojní výroby. Speer se však s .velkými obavami díval na brzkou možnost amerických denních náletů. A protože na rozdíl od jiných odpovědných mužů ve vedení na události nečekal, ale z největší části děkoval za své nepopiratelné úspěchy vlastním schopnostem plánovat a organizovat, nechtěl být ani v tomto případě zaskočen nečekanými událostmi. Tak jsem mu další vývoj vysvětlil s nepřikrášlenou otevřeností.

Brzy potom jsem byl povolán k Hitlerovi. Zeptal se mě, co musíme udělat, abychom zabránili denním náletům. Odpověděl jsem, že je to hlavně otázka poměru sil mezi útočícími čtyřmotorovými bombardéry a stíhačkami obrany říše. Je nutné mít tří až čtyřnásobnou převahu stíhaček ve srovnání s americkými bombardéry, aby mohly vytvářet nutnou koncentraci po celé říši. Tím budou nepřátelské svazy rozprášeny a také zničeny. V případě, že by ale doprovodné stíhačky útočníka byly posíleny, musel bych žádat stejný počet stíhaček, kolik jich bude americké svazy chránit. Prvním a nejdůležitějším předpokladem pro zničení bombardérů je získání letecké převahy nad americkými doprovodnými stíhačkami. Hitler mě klidně poslouchal. Zdálo se, že souhlasí s převahou tří až čtyř stíhaček na jeden čtyřmotorový bombardér. Můj názor, že je možné očekávat značné zvýšení doletu amerických doprovodných stíhaček, energicky odmítl. Göring mu každou takovou možnost označil za zcela nepravděpodobnou. Tím také rozhovor zakončil.

Mělo ale nastat pozoruhodné vlnobití. Po rozhovoru se mnou se totiž na Göringa obrátil Speer a vyžadoval na něm tato opatření k ochraně Porúří před denními nálety chráněnými doprovodnými stíhačkami. Göring vřel zlostí nad takovou žádostí. Jsou snad Američané technicky schopni dokázat to, co se mé luftwaffe nepodařilo nad Anglií? To se nesmí stát! Vzal si na mušku mě. Určitě to byl nejprudší výbuch zlosti, který jsem dosud zažil. Zakazuje mi takové nezodpovědné povídačky! To, co jsem se opovážil říci Speerovi a dokonce vůdci, to jsou výmysly zvadlého defétisty.

Nyní jsem musel ovšem přiznat, že jsem snad vydrážděn bezstarostností, vedeni záležitosti vědomě vylíčil příliš černě. Ale předpokládám, že je lepší být na ustávající vývoj připraven, než se s Göringovou bezstarostností potácet z jedné improvizace do druhé. Proto mě může Göring označit za škarohlída. Ale zvadlého defétistu odmítám. Ten den jsem dostal zprávu, že bratr Wilhelm po padesátém sestřelu na Západě padl. Byl sestřelen doprovodnými stíhačkami thunderbolt v okolí St. Trondu. Göring se o tom dověděl až po naší při. Znovu si mě zavolal, vyslovil mi soustrast a omluvil se za předcházející prudkost.

Bylo mi úplně jasné, že při nesmírném zatížení front musely být požadavky, které jsem s ohledem na zesílení říšské obrany stíhači vznesl, přijaty nanejvýš nepříznivě. Na východě a v Itálii byl každý stroj podle vůdcova rozkazu nasazován k podpoře armády při bránění každého metru země. A právě zde bychom měli nyní odčerpat stíhače a vrhnout je k obraně říše.

Na frontách byla nyní ve hře cizí země. V Německu se naopak jednalo o jeho bytí a nebytí. Podporu jsem musel hledat jinde. Milch v rámci své pravomoci značně zvýšil výrobu letadel. Se svými starostmi jsem se u něho setkal s velkým pochopením a dal mi naději, že bude ze všech sil podporovat výrobu stíhaček. Sestavil jejich výrobní plán, který předpokládal výrobu tisíce kusů měsíčně. Ten byl s nepříliš velkým nadšením přijat Hitlerem i Göringem, protože se obávali snížení výroby bombardérů. Místo, aby svou autoritou Milchovi pomáhali, zatížili ho ještě požadavkem, aby nejdříve zvýšil výrobu bombardérů.

Milch přesto skoro splnil program a za prvních osm měsíců roku 1943 skutečně předal útvarům celkem 7 600 stíhaček. To bylo pozoruhodné zvýšení. Ale navzdory akutnímu ohrožení říše neměly stíhačky vzhledem k bombardérům přednost, stejně jako nedostalo letecké zbrojení přednost před celkovým objemem zbrojní výroby.

Ostatně jsem zjistil, že obrana říše dostala z této jak radostné, tak podivuhodné výroby letadel jen malou část.

Příčinou byl katastrofální vývoj na frontách. Kromě vysokých ztrát v bojích vyžadovala Hitlerem nařízená a přísně dodržovaná ústupová taktika i velké materiální ztráty. „Plánovité vyklizení“ se pomalu stávalo okřídleným slovem, ale ve skutečnosti existovalo jen v terminologii hlášení branné moci. V rozporu s těmito slovy se vyklízelo vždy jen tam, kde již nezbývala žádná jiná možnost, jak odvézt do bezpečí výzbroj, přísun a náhradní díly. Jen stíhací eskadry na jihu musely být pro pozdní vyklizení pozic nejméně dvakrát znovu vyzbrojeny. Tak největší část Milchovy výroby stíhaček požíral stále plápolající a stále hladovější oheň ústupu.

Ale právě v této době se objevili další zájemci o stíhačky. Bitevní letci zjistili, je že pro ně nejideálnějším strojem Fw 190. Göring tedy vydal rozkaz přezbrojit je na Fw 190. Měli jsme jich přece dost. Bližší průzkum opět ukázal, že pro jejich účely se nejlépe hodí Me 109. Dostali je. Později byly nově postavené jednotky nočních stíhačů vyzbrojeny jednomotorovými letadly. Ti také potřebovali spoustu letadel. Ve Francii byly postaveny dvě jednotky dálkových bombardovacích stíhaček. Jeden snaživý velitel letky JG 2 měl s bombardovací stíhačkou Fw 190 překvapující úspěchy proti lodím u britského jižního pobřeží. Nyní měly být podle jeho vzoru přídavnými nádržemi a bombami opatřené bombardovací stíhačky nasazeny proti vzdáleným strategickým cílům, zvláště v Biskajském zálivu. Zkrátka a dobře, jen kdybychom nepotřebovali nutně každou stíhačku k obraně domoviny.

Tento zájmem o stíhačky ke všem možným účelům způsobil další klamný závěr. Nadvládu ve vzduchu jsme ztratili na všech frontách. Následkem toho stoupaly ztráty všech jednotek. Speciální průzkumná letadla, bombardéry a bitevní letadla byla pochopitelně příliš pomalá, aby se mohla prosadit proti

nepřátelským stíhačkám. Místo abychom se snažili stíhačkami opět získat převahu ve vzduchu, oslabovali jsme je odebíráním strojů k jiným účelům.

Jak výrazné toto odebírání bylo, vyplývá z čísel. Jen v roce 1944 bylo převedeno k průzkumu a bitevnímu letectvu nejméně 1 300 Me 109 a 4 500 Fw 190.

Zvláštní kapitolou byl boj s mosquity. Anglie v tomto letadle vyvinula mimořádně výkonný a mnohostranný stroj, jehož útoky na Německo způsobovaly značné starosti. Dvoumotorový de Havilland Mosquito NF měl takovou rychlost, že jí nedosahovala žádná naše stíhačka. Létal ve dne na průzkum ve velikých výškách, ale také díky zařízení zvanému „Oboe“ velmi přesně svrhával bomby. Také v noci podnikal jednotlivě, nebo v malých formacích rušivé nálety, které měly velké úspěchy. Až do doby nasazení reaktivní stíhačky Me 262 jsme byli proti mosquitům prakticky bezbranní. Staly se podobně jako hmyz, jehož jméno nesly, pro letectvo i obyvatelstvo neodstranitelným trápením. S našimi stíhačkami jsme je nedokázali dostihnout, a když, pak jen tehdy, když jsme z velké výšky prudkým klesáním získali rychlost a tak je dokázali pronásledovat. Protože ale mosquita létala velmi vysoko, byl útok na ně možný jen tehdy, když radar včas zjistil jejich přítomnost a nepřestal je sledovat. Ale právě v tom spočívaly těžkostí. Jednou měla naše radarová sít mezery, podruhé naše přístroje nezachytily tento stroj smíšené konstrukce, ve které bylo uplatněno spousta balzy. To byly skutečnosti, s nimiž jsme se museli okamžitě zabývat. Jen s těmito stroji nebylo ovšem možné rozhodujícím způsobem zasáhnout náš průmysl. Nehrozilo nebezpečí, že bychom díky mosquitu prohráli válku. Byly to jiné důvody, které Göringa rozzuřily, než naše neschopnost zabránit těmto náletům. Mosquita ve dne létala beze ztrát všude, kam je plnění jejich úkolů zavedlo a noc co noc vyháněla obyvatelstvo z postelí. Rozhořčení soukmenovci se začali chmuřit: „Ani s těmito několika zatracenými mosquity se „tlusťoch“ nedokáže vypořádat.“

Během tohoto léta jsem se pokusil, poté co Milch nedokázal svým programem splnit mé naděje, shromáždit jinou cestou co největší síly pro obranu říše. V Itálii se nám nepodařilo přes zoufalou, bohužel pozdní snahu získat zpět nadvládu ve vzduchu. Teprve když podle názoru velení tato snaha zklamala, měla moje námaha úspěch a několik unavených grup z jihu bylo přičleněno k obraně říše. Také východní fronta se musela rozloučit se dvěma grupami. Později se nám podařilo postavit dvě bitevní eskadry ZG 26 a ZG 76 z rozličných, dosud na východě, jihu a západě bojujících svazů. Pokud Američané nepřinesli do boje technicky lepší stíhačky, pomáhaly tyto jednotky přes značné ztráty dočasně zacpávat nejhorší díry. Byly obzvláště cenné svým velkým doletem a silnou výzbrojí.

Nakonec jsme do obrany proti denním americkým náletům zařadili ještě noční stíhače. Přemístění posádek se neobešlo bez potíží. Byly zvyklé létat jednotlivě a jednotlivě útočit. Nyní musely být přeškoleny na let ve formaci a

sevřený útok. Jejich letadla, Ju 88 a Me 110, se stala po zabudování přístrojů pro noční stíhání těžkopádnými. Navíc byla dvojím nasazením, ve dne i v noci, značně překročena hranice zatížení pro posádky i stroje. Ale situace vyžadovala opatření, na něž se nevztahovala žádná norma. Teprve když se objevily nové americké doprovodné stíhačky, byly ztráty nočních stíhačů ve dne tak vysoké, že museli být z těchto bojů staženi, nebo mohli být použiti jen jednotlivě ke krytí ústupových směrů do Švédska nebo Švýcarska. Pomalu se ukazovalo, že stále více poškozených nebo sestřelených bombardérů hledá úkryt v těchto zemích. Tehdy jsme se všemožně snažili, abychom vybředli z této kritické fáze obrany říše, nastavší zahájením denních náletů čtyřmotorových bombardérů. Ze strany velení se dosud v tomto směru nic rozhodujícího nestalo. Tak si jednotky určitým způsobem pomáhaly samy. Ve stíhacích útvarech se neustále něco zkoušelo a přestavovalo. Fronta připravená přestát novou situaci jen čistě teoreticky se z vlastní iniciativy snažila s tím vyrovnat. Přinášelo to klady i zápory. Na jedné straně tak vznikaly cenné připomínky pro zlepšení taktiky, výstroje, výzbroje a techniky, na druhé straně to byl neudržitelný stav, kdy letky, grupy i eskadry na vlastní pěst překotně experimentovaly s technikou stíhaček. Abych udržel tyto experimenty pod kontrolou, sestavil jsem 2S. zkušební jednotku, která pod mým vedením zkoušela návrhy docházející od frontových jednotek, průmyslu a obyvatelstva. A pokud slibovaly úspěch, vyzkoušela je v tvrdém bojí.

Byli jsme nepochybně na cestě k zbrusu novým zbraním proti formacím bombardérů, když se zcela novým problémem staly americké doprovodné stíhačky.

Celkově jsme si ale mohli v těchto letních týdnech roku 1943 trochu vydechnout. Především jsme se mohli oddávat nadějím, že se nám podařilo překonat nebezpečí letecké války proti Německu. Střecha nad německým domem byla alespoň trochu nouzově opravena. V nočním stíhání jsme dosáhli pozoruhodných výsledků. Počet britských ztrát dosáhl výše, o které jsme z vlastní zkušenosti věděli, že při dalším vzestupu se musí stát neúnosnou. V boji proti americkým denním bombardérům jsme tak říkajíc překonali sekundu děsu. Svazy 8. AAF se setkávaly při náletech v říši s početně slabou, ale již značně účinnou obranou.

Pokud se až do července proháněly nad Německem skoro noc co noc britské bombardéry, pokud se zvyšovala síla a četnost amerických denních náletů, pak teď, uprostřed července 1943, nastala neočekávaná přestávka. Nastal zvláštní a nezvyklý stav, kdy říše žila celých deset dní bez náletů. To ale nevěstilo nic dobrého.

Hamburk - osudová hodina luftwaffe

V technické oblasti jsme se v roce 1943 ocitli v těžké a nepříznivé situaci. Výroba našich stíhaček nezaostávala za spojeneckou jen početně, ale i ve výkonu strojů. Potřebovali jsme silnější motory, větší dolet, účinnější výzbroj, větší rychlost, větší stoupavost a stejný dostup, jaký měly nepřátelské stroje. Konkrétní projekty a plány pro zahájení sériové výroby nechyběly. Ale jejich provedení, to znamená změnu sériové výroby na nové typy, by přineslo při vypjaté situaci neúnosný výpadek ve výrobě. S tím bychom se byli smířili, kdyby plánovaná zlepšení skutečně slibovala přesvědčující úspěch. Malým technickým pokrokem, třeba i na úroveň tehdejších výkonů nepřátelských letadel, bychom při tehdejší nepříznivé sériové výrobě nic nezískali. Potřebovali jsme velký skok, abychom mohli proti početní přesile nasadit stroje, které by výkonem nepřítele daleko převyšovaly.

Velkou naději na skutečný technický pokrok jsem získal na jaře 1943, kdy jsem létal s prvním Messerschmittovým proudovým strojem Me 262. To bylo letadlo, které by nám přineslo žádanou technickou převahu nad spojeneckým množstvím. Stalo se ale něco docela jiného. Je to zvláštní a zcela tragická kapitola dějin německého stíhacího letectva, kterou ještě obšírně popíši. S tímto letadlem bychom byli schopni udělat velký krok, který jsme tehdy nutně potřebovali, abychom se dostali z bezvýchodné situace.

Že i druhá strana získala možnost zaútočit novými technickými a taktickými vymoženostmi, dokázal úder, který RAF a 8. AFF vedly společně na Hamburk. S touto sérií velkých náletů přešel nepřítel od dosud stoupajících plošných úderů na německá města k plánovitému ničení. Nejen že v době nezvyklé a skoro zneklidňující přestávky shromáždil dostatečné síly, ale připravil také řadu taktických a technických novinek, které nyní použil k úderu. Účinek byl strašlivý.

V noci z 24. na 25. července 1943 se nad Anglií soustředilo asi 800 těžkých britských bombardérů. Bylo právě po půlnoci. Severovýchodně od Hamburku, roztažený až po Lübeck, nalétával tento obrovský svaz na miliónové město na Labi, německou bránu do světa. Do úzce ohraničeného území, ve kterém byl přístav a některé části starého města, byly nejdříve svrženy zápalné bomby a kanystry s fosforem. Následoval útok, sotva ohrožovaný německou obranou, sevřený a velice přesný. Co se stalo?

Všechny radarové aparáty naší obrany selhaly. Britové poprvé použili tak zvaný „klamný“ systém. Je stejně primitivní, jako účinný. Z bombardovacího svazu a doprovodných letadel shazovali balíky s velkým množstvím sta-

niolových pásků, jejichž délka a šířka souhlasily s frekvencí našich radarových přístrojů. Padaly, hnány větrem, pomalu k zemí a vytvářely neprostupnou stěnu radarovým paprskům. Místo aby zachytávaly nepřátelská letadla, přístroje zaznamenávaly jen proužky, jejichž množstvím se radarové obrazovky úplně pokryly. Situace ve vzduchu se zahalila mlhou. Navádění letadel odkázané na radar přestalo fungovat. I palubní radarové stanice nočních stíhačů oslepily. Protiletadlovým dělům chyběl přehled o situaci ve vzduchu. Jejich radarové zaměřovače vypadly. Noc se jediným zásahem stala opět tak neprůhlednou, jakou byla před vynalezením radaru.

Této temné noci, jak v doslovném, tak v přeneseném smyslu, Angličané také poprvé použili nový systém nalétávání, tak zvaný „proud bombardérů". Je to kompromis mezi dosavadním nočním náletem, prováděným na široké frontě, časově i prostorově velice roztažené, a těsně sevřeným denním náletem. Bombardovací letadla letí v několika vlnách s úzkým čelem jako dosud, každý stroj zvlášť, ale jednotlivé vlny následují výškou, kursem, cestovní rychlosti a časově těsně za sebou. Nevytvářejí žádnou určitou formaci. Jenom příležitostně Teti dvě nebo více letadel na dohled. Z mnoha jednotlivých kapek, které se dosud spojovaly nad cílovou oblastí k shazování bomb, jejichž účinky protrhávaly mraky, byl nyní vytvořen proud i během příletu, který prolomil koryto v obraně, většinou jen o málo širší než deset kilometrů. Naše stejně již nedostatečná periferní obrana byla proti nové metodě skoro bezbranná. V tenkém, děravém závoji obrany na našem pobřeží uvízla po průletu bombardovacího proudu na úzkém prostoru přirozeně ještě nějaká nepřátelská letadla, jako při rozptýleném náletu v široké frontě. Bylo-li třeba k odhozu bomb o váze 1 500 tun při prvních velkých britských náletech jeden a půl hodiny, pak k odhozu stejného množství při použití nové metody potřebovali Angličané nyní jen 20 minut. Počet letadel, potřebných ke svržení tohoto množství, byl výkonnějšími typy snížen o polovinu. Příletové i k odhozu potřebné výšky se zvýšily. Shrnuto: přinejmenším nezměněné účinky při menší námaze a riziku pro útočníka a mnohokrát zmenšené vyhlídky na straně obránce, v první řadě v nemalé míře pro noční stíhače.

Účinek tohoto prvního velkého náletu byl mimořádný. Vypukly nesčetné malé i velké požáry. Pomocné síly je zvládaly jen s námahou. Zatímco ve městě se dosud hasilo, následoval příští den, 2S. července, americký denní nálet. A další noc se nad Hamburkem znovu objevily anglické, bombardéry. Počet útočících strojů a tím i účinky nebyly tak velké jako při prvním úderu. Ale síly protiletadlové obrany a palba protiletadlových děl začaly již ochabovat. Ve vnitřním městě zuřily obrovské požáry na velkých plochách. Od té chvíle se střídaly nepřetržitě americké denní a britské noční útoky v různé síle až v nocích na 28. a 29. července soustředila RAF své veškeré síly ke a zničujícím úderům.

Poprvé v této válce byla použita ke zničení německého města praxe „round-the-clock-bombing“. Tato časová a masová koncentrace na jediný cíl měla pronikavý výsledek. Materiální škody se spojily s morálním účinkem. Obrana, spolupráce obyvatelstva a pomocné organizace byly postaveny před úkoly, které nemohly zvládnout. Město postihla katastrofa. Spojenecké velení si mohlo připsat na své konto velký úspěch.

Když v noci z 2. na 3. srpna dopadly na město poslední bomby, začala německá strana bilancovat. Podle odhadu bylo město zasaženo 80 tisíci výbušnými a 80 tisíci zápalnými bombami a 5 000 nádrží fosforu. Bylo zničeno 250 tisíc bytů, skoro polovina obytné plochy ve městě. Milion lidí zůstalo bez přístřeší, nebo prchalo z města. Lodní plavba, průmysl i zásobování utrpěly těžké ztráty. Seznam mrtvých byl uzavřen teprve v roce 1951, tedy 6 roků po válce. Bylo jich 40 000, mezi nimi více než 5 000 dětí. Vlna rozhořčení se z postiženého města rozšířila do celého Německa. Lidé si vyprávěli příšerné podrobnosti o hrůzách ohnivé smršti. Zář požáru byla po celé dny vidět do vzdálenosti 200 kilometrů. Proud vybombardovaných, hrůzou poznamenaných uprchlíků se rozběhl do sousedních provincií. V každém velkoměstě si říkali: Co se stalo včera v Hamburku, může zítra potkat nás. Berlín byl pod vlivem těžko utajovaných průvodních jevů evakuován. Přes přísnou zdrženlivost sdělovacích prostředků se strach rozšířil z Hamburku rychlostí větru do nejvzdálenějších vesnic říše.

Psychologicky dosáhla válka v tomto okamžiku pravděpodobně kritického bodu. Ano, Stalingrad byl strašnější, ale Hamburk nebyl tisíce kilometrů daleko na Volze, ale na Labi, v srdci Německa.

Z vojenského hlediska to nyní znamenalo vyvodit z události střízlivé důsledky. Spojenci dokázali, že jsou schopni vést proti Německu zničující útoky dalekosáhlého významu. Příčiny jejich úspěchu byly tyto:

1. Koncentrace útočících letadel na jeden cíl.
2. Kombinace denních a nočních útoků.
3. Pohotové nasazení nových prostředků a metod: rušení radaru, proud bombardérů.

V širokých kruzích politického a vojenského vedení se po náletech na Hamburk rozšířila věta: válka je ztracena. Průběh událostí jí dal za pravdu. Válku jsme prohráli. Ale ne hamburskou katastrofou. Byl to jen důsledek vývoje, který začal již mnohem dříve. Bylo možné jej předpokládat. Upozornění a varování byla od počátku východního tažení odmítána argumentem, že oslabení letecké fronty na západě, kudy se k nám nyní prodralo neštěstí, je prý jen přechodné. Toto tvrzení ztratilo svou platnost při zastavení operací před Moskvou. Naděje, ke které jsme se tehdy upínali, porazit druhým útokem sovětský kolos, byla ještě méně přesvědčující. Přesto Jeschonnek nepovažoval válku za prohranou tak dlouho, dokud tato naděje trvala. Teprve když na Volze

zanikla, neviděl již žádné východisko a spáchal sebevraždu. Ne proto, že by si zoufal nad stalingradskými událostmi, nebo že by byl vinen selháním luftwaffe, ale proto, že své názory a tím i osud luftwaffe podřídil ve víře v Hitlerovu genialitu jeho argumentům. „Hamburk“ byl nyní pro ně bleskem z jasného nebe, který v důsledku přehnaného optimismu nepředpokládali, navzdory již dlouho se rýsujícímu vývoji letecké války. Nyní se zhroutili a považovali vše za ztracené. K tomu ale měli důvod již v roce 1941 a 1942. Přesto mělo Německo ještě v létě 1943 výrobu, která byla následkem obsazení mnoha států větší než ta, ze které vzešly strategické úspěchy prvních válečných let. Německé armády stále ještě bojovaly stovky kilometrů za hranicemi vlasti. Ale útočné vedení války až do Asie a Afriky nepřineslo proti velmocem - Rusku, Anglii a Spojeným státům - žádné rozhodnutí. Nyní nastal okamžik, v němž nás faktor času pracující pro spojence stále více nutil do obrany. Při hájení „pevnosti Evropa“ byl nyní vzdušný prostor nejnaléhavější a nejdůležitější, ale také nejslabší frontou. To každému jasně dokázal Hamburk.

Žádná z uvedených příčin úspěchu Spojenců nebyla skutečností, proti které bychom byli bezmocní. Německá nízkofrekvenční technika byla určitě schopna překonat rušení radaru. Vášnivě se ujala tohoto úkolu a brzy jej uspokojivě vyřešila; přitom musí být vyzdvižena iniciativa jejího bádání, vývoje, výroby i nasazení. Bombardování v proudu nemusí být také žádným problémem, pokud s dodatečnými prostředky zintenzívníme obranu. K potírání anglických nočních útoků byly vyvinuty vysoce účinné zbraně a úspěšné metody, které by při udržení kroku se vzrůstající silou nepřátelských útoků určitě způsobily nepříteli takové ztráty, že by v útocích nemohl pokračovat. roli americkým denním náletům jsme již také nebyli bezbranní, přestože tomto případě jsme museli pro krátkozrakost našeho vedení mnoho dohánět. Účinky společných spojeneckých denních a nočních náletů by při přetrvávání našich nedostatků v aktivní obraně musely mít katastrofální následky. Významné zvýšení výroby našich stíhaček, kterého jsme v roce 1944 dosáhli za značně nepříznivějších okolností, by podle mého přesvědčení tehdy ještě mohlo zabezpečit říši proti velkým spojeneckým útokům.

Radikální přesun důrazu na obranu, absolutní přednost letecké výrobě, podpora stavbě stíhaček, to byly požadavky v této hodině. Určitým způsobem visely ve vzduchu, když Göring v prvních srpnových dnech svolal své nejbližší spolupracovníky k důležité poradě do Vlčího doupěte ve Východním Prusku. Důvodem byla hamburská katastrofa, účelem zabránění dalšímu „Hamburku“. Za účasti šéfa generálního štábu Kortena, Jeschonnekova nástupce, leteckého zbrojmistra generála Milcha, leteckého velitele oblasti „střed“ šéfa letecké zpravodajské a spojovací služby, generála bombardérů Peltze, generála stíhačů a četných důstojníků generálního štábu luftwaffe byly řešeny aktuální problémy vzniklé útokem na Hamburk. Výsledek shrnul Göring. Luftwaffe se musí nyní,

po útočné fázi, kdy dosáhla obrovských úspěchů, stáhnout do obrany. Soustředěním všech sil na tento úkol se musí zkusit zastavit spojenecké nálety na říši. To je nyní jejím nejdůležitějším úkolem. Nejde jen o ochranu životů a majetku obyvatel v bombardováním ohrožených městech, ale také o zachování zbrojního potenciálu říše. Pod ochranou sil soustředěných k obraně bude také brzy zesílena útočná síla luftwaffe. A pak dojde k protiúderu. Ví, že tím vznáší na letectvo nové, dodatečné požadavky. Je ale pevně přesvědčen, že jeho zbraň nezklame důvěru, kterou v ní klade.

Nikdy předtím ani později jsem nezažil v okruhu lidí odpovědných za vedení luftwaffe takovou jednomyslnost a pevnou rozhodnost. Vypadalo to, jakoby všichni pod vlivem hamburské katastrofy opět získali osobní nebo resortní ctižádostivost. Nevyskytl se žádný rozpor mezi generálním štábem a zbrojením, žádná rivalita mezi bombardéry a stíhači. Byla tu jen společná vůle udělat v kritické hodině obrany říše vše a nic neopomenout, aby se zabránilo dalšímu národnímu neštěstí. Zdálo se, že i Göring je stržen touto náladou. Na nějaký čas nás opustil, aby podal hlášení ve vůdcově bunkru a přinesl plné moci k okamžitému zahájení připravených opatření.

Zůstali jsme v napjatém očekávání. V této hodině se musel rozhodnout osud luftwaffe. Vrchní velitel sám viděl, že naše vedení války proti západu nabralo špatný kurs. Připadalo nám, že jsme ho přesvědčili o nutnosti obrátit kormidlo o 180 stupňů. Již dva roky jsme vytrvale pluli tímto špatným směrem. A již po bitvě o Anglii jsme se na západě museli omezit na obranu. Tehdy bylo třeba dát přednost výrobě stíhaček před bombardéry, jako to udělali Angličané, když jim hrozily německé útoky, a než opět přešli do útoku. Jen opětné získání letecké převahy nad vlastním územím nám mohlo umožnit jednoho dne z tohoto území opět zaútočit. Ale při jednoznačné nepřátelské přesile, která se projevovala po zahájení útoků Spojenců, byla vůle zachovat dojem pokračující útočné činnosti nesmyslná a neopodstatněná. Zdálo se, že vedení došlo ke správným závěrům. Přeorientovat v krátké době luftwaffe, aby se ze zdánlivě útočné zbraně stala zbraní údernou a obrannou, znamenalo kus tvrdé práce. Nikdo z nás však o zdaru nepochyboval. Sám generál bombardérů, kterému muselo být naprosto jasné, že tím jeho zbraň přinejmenším přechodně ztratí své přednostní postavení, byl hamburskými skutečnostmi přesvědčen. Získat znovu leteckou převahu nad říší a zajistit ji, to byl jednoznačný závěr. A tento úkol mohli splnit jen stíhači. Účastníci porady s plným vědomím odpovědnosti a vážné péče o obranu říše hledali cestu z hrozící porážky. Věřili, že ji našli. Nyní vše záleželo na Hitlerově posledním slovu k přijatým závěrům. Vůbec jsem nepochyboval, že se celou svou autoritou za věc postaví a bude ji podporovat.

Pak se dveře otevřely. Göring, sledován svým prvním pobočníkem, se mezi nás vrátil. Neřekl ani slovo, ale jen se zrakem upřeným přímo před sebe prošel

mezi námi a sám vešel do pro něho vyhrazeného prostoru. Ohromeně jsme se na sebe podívali. Co se stalo? Pobočník nám váhavě a bolestně oznámil, že Hitler během rozčilené rozmluvy návrhy luftwaffe v celém rozsahu zamítl.

Po chvilce jsme byli s Peltzem povoláni ke Göringovi. Pohled, který se nám naskytl, byl otřesný. Göring se úplně zhroutil. Hlavu položil mezi ruce na stůl a sténal sám pro sebe neslyšná slova. Stáli jsme u něho několik okamžiků mučivě pohnuti. Pak se narovnal a vysvětlil nám, že jsme svědky nejzoufalejšího okamžiku jeho života. Vůdce mu již nedůvěřuje. Všechny jeho návrhy, od kterých si sliboval radikální změnu situace v letecké válce, odmítl. Vůdce řekl, že ho luftwaffe již často zklamala. Nyní jí bude dána poslední možnost se rehabilitovat. A to obnovením zesílených útoků na Anglii. Útočit se má podle hesla, že teror může být zlomen opět jen terorem. Jen tak vůdce skončil s vnitrostátními odpůrci. On, Göring, svůj omyl uznal. Vůdce má vždy pravdu. Nyní musíme koncentrovat na západě síly, abychom jimi mohli zasadit nepříteli takové údery, které by mu zabránily riskovat druhý Hamburk.

Jako první opatření k provedení tohoto plánu vůdce rozkázal vytvoření funkce velitele leteckých útoků na Anglii.

Göring se zvedl. „Plukovníku Peltzi," zakřičel, „tímto vás jmenuji velitelem útoků proti Anglii." Následovaly porady, na kterých se jednalo o mimořádných opatřeních pro urychlenou výstavbu útočné letecké armády.

Co se v těchto okamžicích odehrávalo ve mně, je těžko popsatelné. Pobouření a odpor se mísily s bezmocností a záměrem rezignovat. Co zůstalo z jednomyslnosti tohoto velitelského kruhu pro obranu říše? Nemám vlastně požádat o zproštění z funkce? Neučinil-li jsem to, pak jen pro své tehdejší přesvědčení, že toto rozhodnutí nemůže být konečné. Při všech pokusech zabránit katastrofálnímu vývoji jsem narážel na nepřekonatelnou bariéru. Jmenovala se „vůdcův rozkaz".

Z jedné krize do druhé

„Velitel útoků na Anglii“ začal energicky plnit svůj úkol. S novými způsoby a novými letadly (Ju 188 a He 177) se později pokoušel tyto útoky znovu oživit. Podle vůdcova rozkazu se celá luftwaffe podřídila tomuto cíli. Přesto nová ofenzíva neměla strategický význam. Nedokázala to, protože jí k tomu chyběly předpoklady. Podařilo se sice zasáhnout některé cíle a způsobit na nich škody, ale ztráty byly příliš vysoké, až neúnosné. A ve srovnání se zničujícími údery, jimž nyní anglo-americké bombardéry nepřetržitě zasahovaly Německo, se naše útoky jevily jako bodání špendlíkem.

Síla použitá luftwaffe se nejen vypařila, ale nepřímo se obrátila proti nám, protože byla získána převážně na úkor obrany říše. Nejnaléhavějším problémem, který se po bombardování Hamburku objevil, se stalo obnovení činnosti našeho radaru vyřazeného za pomoci nových metod rušení z provozu. Noční stíhačky, doposud dosahující pozoruhodných úspěchů, odhalily bez radaru své velké slabiny. Prakticky ztratily akceschopnost. Docela obyčejná myšlenka, naprostý protiklad našich technicky komplikovaných a proto značně poruchových systémů pro noční stíhání, přinesla přechodné řešení. Světlo světa spatřila „Wilde Sau“ - Divoká svině, jednomotorová, jednosedadlová, ze země nenaváděná noční stíhačka operující podle vizuálního pozorování bez pomocných elektronických prostředků.

Při velkých nočních náletech se ukázalo, že v době rozsáhlých požárů jsou nad cílem skoro denní podmínky, při kterých je možný boj proti anglickým bombardérům i bez naváděcího systému. Bombardovací pilot major Hermann prosazoval myšlenku jasného nočního stíhání nad celým prostorem a sám ji ve statečných bojích úspěšně vyzkoušel. Spontánně, ale s ohledem na špatnou situaci nočních stíhaček, vydal vrchní velitel rozkaz okamžitě sestavit eskadru. Piloti, kteří prokázali zvláštní výcvik v letu bez viditelnosti, se dobrovolně hlásili ze všech jednotek luftwaffe. Letadla musela být vyčleněna z denního stíhání. Ve velice krátké době byly tři jednomotorové grupy zařazeny k nočním stíhačům. Využívaly sice do té doby dobře zorganizovaný systém nočních stíhačů a navádění protiletadlových děl poněkud zmateně, měly ale nepopiratelné a pozoruhodné úspěchy.

Obrana proti bombardovací ofenzívě měla tak veliké ztráty, že již od roku 1941 byl citelný nedostatek důstojníků-pilotů a tím i velitelů jednotek, který se v létě a na podzim 1943 projevil v katastrofální formě. Luftwaffe měla okolo

70 000 důstojníků a 400 generálů. Počet 800 důstojníků ve funkcích velitelů jednotek, pilotů a instruktorů výcviku nebyl u stíhačů v průběhu celé války nikdy překročen.

Chybějící, případně nedostatečně vycvičené zálohy a doplňování se stalo horkým a nakonec spolurozhodujícím problémem. Trpěl-li zpočátku výcvik především nedostatkem letadel, pak později chyběli učitelé a palivo, kterého bylo stále méně, protože stíhači nebyli schopni zabránit spojeneckým útokům na výrobu syntetického benzínu. Byl to začarovaný kruh, ze kterého luftwaffe již nikdy nevykročila.

To, co přesto vykonala výcviková organizace v boji proti těmto překážkám, není daleko za výkony na frontách. K tomu patří i vnitřní ztráty při výcviku, které ještě zhoršovaly naší situaci. Protože stoupajícími ztrátami, zakládáním nových jednotek a zvyšováním dodávek nových letadel musela být uspokojena i zvýšená potřeba personálu, byla s tím spojena snížená kvalita našich pilotů, a to do té míry, že soupeř nás novými typy, stoupajícím množstvím a většími zkušenostmi stále více převyšoval. Pouze na východě mohli být nováčci pouštěni do boje pozvolna, aby krok za krokem sbírali zkušenosti. V letecké bitvě o Německo šlo od první chvíle o všechno. Stále větší část nových pilotů, brzy více než padesát procent, byla sestřelena před desátým bojovým startem. Výkonnostní poměr mezi nepřítelem a námi se přesunul v náš neprospěch nejen v oblasti techniky, ale i v umění létat. Závod o kvantitu jsme prohráli již dávno.

Zatímco němečtí stíhači přicházeli na frontu s pouhými 150 letovými hodinami, američtí skoro s trojnásobným počtem. Musel jsem přisvědčit generálu Kollerovi, poslednímu šéfu generálního štábu letectva, když v jedné zprávě uvedl, že v krátké době vzniku luftwaffe bylo jistě dosaženo vrcholu, který byl v lidských silách, ale že jí, stejně jako armádě, chybí materiál a jakékoliv lidské zálohy. „Od roku 1940," napsal Koller, „vedl Hitler každou operaci a skoro každou bitvu bez záloh. Ve válce nemůžeme improvizovat s napůl hotovou armádou, jinak sázíme všechno na jednu kartu, jak se také stalo."

V každém případě rozšířením války, v níž měla luftwaffe za úkol bojovat na mnohatisícikilometrové frontě a mimoto bránit říši proti obrovským leteckým armádám, jsme nebyli schopni splnit tyto úkoly. Na začátku války se luftwaffe skládala z těchto jednotek:

30 grup bombardérů (18 He 111, 11 Do 17, 1 Ju 86). 9 grup štuk (Ju 87).

1 grupa bitevních letadel (Hs 123).

10 grup bitevních letadel (Me 109 D). 13 grup stíhaček (Me 109 E).

21 letek dálkových průzkumných letadel - F (19 Do 17 P, 1 He 111 H, 1 Do 17 F).

30 letek blízkého průzkumu - H (25 Hs 126, 5 He 45 a He 46).

Britské a americké letectvo bylo, každé samo o sobě, na počátku války v počtu jednotek ještě slabší. Jejich jednotky ale nebyly přetěžovány. Angličané i Američané po zahájení letecké války vyčlenili z celkového lidského a zbrojního potenciálu dostatečné velký díl, aby na široké základně budovali letectvo, se kterým o čtyři roky později úspěšně vykročili ke zničení Německa.

Nehledě ke krátkodobým operacím, vždy zachovávali základní princip ekonomie sil, který navzdory ztrátám a výpadkům vykazoval neustále rostoucí sílu.

Nedostatky našich stíhačů v počtech i výkonech proti Angličanům a Američanům byly příčinou sporu, který jsem měl s Göringem na podzim na hradě Veltensteinu. Göring se během rozhovoru se mnou procházel po nádvoří.

Byl jsem zvyklý od něho slyšet výtky pro selhání stíhačů. Ale jen zřídka jsem zůstal dlužen odpověď. Když jsem tyto výčitky stále nepovažoval za oprávněné, hájil jsem svou zbraň a jejího bojového ducha. Poukazoval jsem na nedostatky a opoždění, ze kterých nemohli být viněni stíhači. Také jsem žádal lepší výcvik, více výkonnějších letadel. Göring byl mým odporem silně vzrušen.

Znovu jsem Göringovi vyjmenoval všechny námitky jednotek, odborných inženýrů a moje. Byl již příliš rozčílen, než aby byl přístupný rozumným vysvětlením. Nejsem prý takový generál zbraně, jakého si představuje. On nyní potřebuje někoho, kdo by u jednotek prosadil do písmene jeho rozkazy. Neudělal mě generálem stíhačů proto, abych je neustále bral v ochranu a znehodnocoval jeho rozkazy. Rozmluva ze strany Göringa byla tak hlučná, že jsem se musel přemáhat, abych zůstal klidný.

Pak jsem Göringovi řekl se vší rozhodností, že svou funkci v jím vyžadovaném, bezpodmínečném smyslu nemohu s čistým svědomím vykonávat. Požádal jsem ho se vší zdvořilostí o uvolnění z postu generála stíhačů a odeslání na frontu. V Göringově obličeji se objevilo silné překvapení. Po delší přestávce mi se zdůrazněnou tvrdostí řekl: „Povoleno“.

V boji s nepřítelem a vedením

Když jsem cestou z hradu na letiště Norimberk projížděl městečkem Veltensteinem, stáli na ulicích lidé a dívali se na mne se směsí soucitu a zvědavosti. Na letišti na mne čekal telefonický hovor s prvním pobočníkem. Měl za úkol mi předat rozkaz, abych až na další zůstal ve funkci.

Tato nerozhodnost o mém další použití jen potvrzovala nervozitu a křečovitost v německém vedení. Potáceli se od improvizace k improvizaci a často hodili za hlavu to, na čem se právě dohodli a o čem vydali rozkaz.

Čtrnáct dní po události ve Veltensteinu jsem se snažil zjistit, kdo má být mým nástupcem a kdy přijede převzít funkci. Dostal jsem odpověď, že žádný rozkaz ještě nebyl vydán.

Opět uplynulo čtrnáct dní. Pak mi oznámili, že se říšský maršál rozhodl, abych ve své funkci zůstal. Teprve mnohem později se mi Göring omluvil. Musel jsem přece pochopit, jak byl tehdy rozrušen.

Zkáza, která se na Německo snášela ze vzduchu, byla příčinou, že od této chvíle se chtěl Göring osobně více podílet na velení obrany říše. Na podzim 1943 cestoval od jednotky k jednotce, přehlížel, pronášel plamenné řeči typu: „Nenechte mě na holičkách“ a nechával se fotografovat s posádkami a ve vybombardovaných městech. Poté, co byl již poměrně dlouho na veřejnosti klid a o „Hermannovi“ se přestalo mluvit, zdálo se, že opět „přišel“.

Göring se totiž znovu zařadil do bezprostředního velení stíhacích útvarů, nasazených proti náletům. To přirozeně nevzbudilo velké nadšení u velitelů jednotek a v divizních centrálách, když slyšeli: „Velí říšský maršál“. To bylo pochopitelné, protože Göring jednou všechny stíhače zahnal za jejich kolegy až do prostoru Plzně. Tato operace se zapsala do dějin obrany říše jako akce „letecký útok na pevnost Kopník“, místo známé frašky o hejtmanovi. Americký svaz při plně zatažené obloze zaútočil na Düren v Porýní. Odhozené proužky staniolu odvál vítr na východ. A zatímco právě padaly bomby na Düren, pokryly obrazovky radarů odrazy proužků a ozvalo se hlášení protiletadlových hlásek z východu, až k okolí Remeše. Velitelství stíhací divize byla situace naprosto jasná. Byla ale přehodnocena, protože vrchní velitel sledoval nálet z Karinhallu a situaci viděl jinak. Jeho nedůvěra se zanedlouho rozšířila i na vedení stíhací divize. Předpokládal, že bombardéry poletí dál na východ, směrem do horních Franků. Zdálo se mu, že je to další nálet na továrnu, vyrábějící kuličková ložiska. Rozkázal tedy stíhačům, aby se soustředili v tomto prostoru. Uvěřil, že se jeho obavy brzy splní, protože letecké hlásky skutečně

hlásily hluk silného svazu letadel ve směru na Schweinfurt. Ale do města kuličkových ložisek nespadla jediná bomba. Ani žádná spadnout nemohla, protože bombardéry byly již dávno na zpáteční cestě. Velitelství stíhačů to vědělo, ale vrchní velitel luftwaffe věřil, že to ví lépe než ti „pitomci". To, co hlásná služba považovala a také ohlásila jako nepřátelský svaz směrem na Schweinfurt, byly ve skutečnosti vlastní stíhačky letící nad mraky, osobně sem poslané vysokým šéfem. Stíhací svazy samozřejmě nemohly Schweinfurt pod hustými mraky najít. Při hledání amerických bombardérů letěly tedy dál. Protiletecká hlásná služba ohlásila silný hukot letadel východně od Schweinfurtu s kursem na východ. Proto Göring nyní předpokládal útok na Leunu. Nový rozkaz stíhacím svazům: „Všichni směrem k Lipsku". A tam se opakovalo totéž jako u Schweinfurtu. Velení stíhačů se vzdalo snahy přesvědčit Göringa o skutečné situaci. Také lipskou oblast přelétávaly vlastní stíhačky a o útoku nebyla ani řeč. „Kdo by také útočil?" ptali jsme se sami sebe. „Co asi Američané zamýšlejí?" ptal se vrchní velitel v Karinhallu. Nová myšlenka: cílem jsou asi Škodovy závody v Plzni. A stíhači na základě hlášení o hluku motorů protiletecké hlásné služby a Göringem vyhodnocené situace byli štváni proti sobě nad Plzeň. Byla šťastná náhoda, že souvislá přikrývka mračen se pomalu roztrhla a viděli jsme oblohu plnou německých stíhaček, ale široko daleko žádný nepřátelský bombardér. A jak slunce proniklo mraky nad Plzní, tak si Göring uvědomil, že skočil na špek, který si sám nalíčil. Blamáž přijal s úsměvem a všem postiženým naváděcím štábům poslal dálnopis, ve kterém se smířlivou ironií gratuloval sobě i všem účastníkům k „úspěšné obraně při leteckém útoku na Kopník".

Rozlišení přítele od nepřítele, správná identifikace je určitě nejtěžší kapitolou radarové techniky. Vyřešit beze zbytku tento problém se nám nikdy nepodařilo. Vzniklo tím mnoho starostí, zlosti a falešných rozhodnutí. Útěchou nám bylo, že také anglická protivzdušná obrana musela otázku „identification - friend - foe" považovat stále za prekérní.

Pozvolna jsme se začali vyrovnávat s mnohými, částečně i rafinovanými opatřeními k rušení. Obtíže působilo spojení velitelských stanovišť a velitele stíhačů se svazy a letadly ve vzduchu. Obzvlášť v noci byl éter nabit morseovými značkami a fónií na dlouhých, krátkých i ultrakrátkých vlnách, na kterých byl vysílán pískot nebo dlouhé tóny, vlnění, rozkazy, řeč, hudba nebo hlahol zvonů, které v přijímačích na zemi a ve vzduchu vzbuzovaly dojem výročního trhu nebo vzrušené parlamentní debaty. Přesto se ale nepříteli nikdy nepodařilo současně vyřadit všechna spojení.

Na poli techniky a taktiky jsme s protivníkem neustále soupeřili. V těchto závodech jsme přes příležitostné úspěchy podléhali, protože naše výroba byla přetížena a zmenšovala se. V noční letecké válce Angličané stále přicházeli s novinkami v navigaci a organizaci útoku. Založením zvláštních oddílů

„stopařů“ usnadnili mase následujících bombardérů přílet a vyhledávání cílů a tím zvýšili účinky jejich bombardování. Změny kursu a obrátka byly vyznačeny novými světelnými prostředky. V každé vlně byli „osvětlovači“, kteří plánovaný cíl vyznačili všeobecně-známými „vánočními stromky“. To byly v pádu brzděné osvětlovací bomby, jejichž sršící světlo připomínalo zavěšený vánoční stromek. Osvětlovači dostávali rozkazy od velitele útoku - říkali jsme mu „ceremoniář“, který z velké výšky hlídal a staral se o přesné provedení.

Naši noční stihači se pokoušeli přizpůsobit se novým anglickým metodám, jak jen to bylo možné, ba dokonce z nich i těžili. Vyznačování kursu neukazovalo totiž cestu jen bombardérům, ale i pronásledujícím nočním stíhačům. Byly nyní většinou svolávány rádiem a z místa setkání naváděny na proudy bombardérů. V určitém směru zvyšovalo britské značení působnost pro nás nyní tak zaostávajícího rádiového a radarového zaměřování. Dalším prostředkem pro zjišťování bombardovacího proudu na velké vzdálenosti byly sestřelené hořící nepřátelské bombardéry. Jejich sledováním zjišťovali naši noční stíhači pozici, výšku a kurs. Ohně k sobě lákaly noční stíhačky až ze vzdálenosti 100 kilometrů jako můry ke světlu. Britské bombardéry byly pronásledovány až nad cíl a pak při odletu. Nepružný systém jednotlivých „nebeských postelí“, ohraničených obranných zón, byl překonán. Noční stíhačky si vyšly na cesty.

Při tomto způsobu boje měly přirozeně radarové přístroje zvýšený význam. Nové zlepšené typy často vznikaly podle požadavků fronty. Dosud největšího úspěchu dosáhly při velkém anglickém náletu na Norimberk v noci z 30. na 31. březen 1943. Skloubení pro nás příznivých okolností, z nichž nejdůležitější byl východ měsíce během náletu, umožnilo sestřelení 132 bombardérů (podle německých pramenů).

Nepřítel nepřihlížel ke znovuzrozené aktivitě našich nočních stíhačů a s tím spojeným vyšším ztrátám nečinně. Nasadil proti základnám a místu setkání našich nočních stíhaček zvýšený počet svých dálkových nočních stíhaček. Noční letecká válka neustále sílila a ve svých průvodních zjevech se komplikovala a nabývala různých forem. Objem rušení vzrůstal. Na zdánlivou, odvádějící, zastírací a rušivou činnost se zcela specializovala zvláštní formace, 100. bombardovací skupina. Připravila nám mnohé překvapení.

Po Hamburku se britské noční útoky soustředily hlavně na cíle v jižním Německu. Obzvlášť těžce byl postižen Norimberk a pak krátce po sobě následujícími údery Mnichov, Stuttgart, Frankfurt, Mannheim a další jihoněmecká města přestála zkoušku ohněm. Kromě toho byly až do konce roku 1943 napadány především Darmstadt, Kassel, Štrasburk, Kolín nad. Rýnem, Cáchy, Münster, Hannover a Brémy a neustále se opakovaly útoky na Porúří.

Třetího prosince bylo těžce napadeno Lipsko. V noci z 18. na 19. listopadu zahájila RAF „bitvu o Berlín“, která trvala až do 24. března 1944.

Podle britských údajů bylo v roce 1943 podniknuto třicet útoků v celkové tonáži 500-1000 tun, dvacet tři náletů s tonáží min 1000-2000 tun a osm útoků s tonáží větší než 2 000 tun. RAF v roce 1943 svrhla na Německo celkem 136 000 tun bomb. Nejčastěji používané byly nyní dvoutunové zápalné a čtyřtunové trhací bomby.

Velká hmotnost bomb, které RAF svrhla v roce 1943 na jednotlivá německá města, se koncentrovala v 10 000 tunách svržených na Hamburk. Následoval Essen, Hannover a Kolín nad Rýnem, každé město s 8 000 tunami, Mannheim a Ludwigshaven po 7 000 tunách. Celkem RAF od 1. března do 31. prosince 1943 podnikla devadesát šest velkých náletů na dvacet devět německých měst. Následky těchto útoků Angličané nepochybně přecenili. Předpokládali výpadek 2,4 miliard pracovních hodin a tím 36% snížení zbrojení. To mělo přivodit - opět podle názorů Angličanů - oslabení německých front a přechod luftwaffe od útočného k obrannému pojetí vzdušné války. K něčemu podobnému ale vůbec nedošlo. Je však přirozené, že noční útoky Angličanů měly na německou výrobu vliv, který se ale těžko dal vyjádřit procenty.

Až do července 1943 (Hamburk) prudce stoupaly počty sestřelů ze země naváděných nočních stíhačů, pak nastal náhlý pokles. „Wilde Sau“ sice přinesla určité překlenutí a ulehčení, ale samotnou krizi nevyřešila. V říjnu Göring nařídil zvýšit počet takto útočících stíhačů na tři eskadry, ale splnění zůstávalo iluzorní, pokud chyběli piloti pro jednomotorové stíhačky s odpovídajícím výcvikem. Především ale nebyl k dispozici dostatečný počet letadel.

Stav všech použitelných nočních dvoumotorových stíhaček v říši a na západním předpolí v roce 1943 nikdy nepřekročil číslo 350. Z nich se následkem malé technické připravenosti a vzhledem k povětrnostním podmínkám bojů zúčastnilo v průměru nanejvýš 50%. Přemýšlejme dál. Část z nich, která skutečně zasáhla do boje, byla ještě menší a tak je pochopitelné, že jimi nebylo možné trvale zamezit velkým nočním náletům.

V průběhu roku 1943 se těžiště obrany říše stále více přesunovalo na boj proti denním náletům. V tomto roce sice ještě byly početně silnější anglické než americké nálety, a nepochybně představovaly pro postižení obyvatelstva největší břemeno, ale z hlediska zbrojení byly přesné denní americké nálety daleko významnější než rozptýlené anglické noční útoky.

Cílem 8. AAF bylo zcela jistě oslabit útoky na letecký průmysl německou stíhací obranu, která jim při prvních pokusných útocích čtyřmotorových bombardérů do nitra Německa bez doprovodu stíhaček velmi ztrpčovala život. V létě podnikla 8. AAF celkem třiačtyřicet náletů na čtrnáct různých závodů a shodila na ně 5 092 tun bomb. Přestože by bylo daleko účinnější zaútočit na závody vyrábějící letecké motory, i tak jsme velice brzy pocítili následky. Například výroba Me 109 klesla v září na 536 kusů a v prosinci 1943 dokonce na 357 kusů, když ještě v červenci produkovala 725 letadel. Milchem sestavený

a skutečně i dodržovaný plán utrpěl velké trhliny. Naše naděje na brzké posílení stíhačů v obraně říše tak byly opět rozbity. Když pak Američané, kterým nezůstaly utajeny úspěchy útoků na náš letecký průmysl, akci koncem února 1944 zopakovali, byl zde důvod k hluboké a základní přeměně naší organizace zbrojení. Pod vedením ministra zbrojení Speera byl vytvořen takzvaný „štáb stíhaček“, který vyňal jejich výrobu z pravomoci ministerstva letectví, vzal si na pomoc lidské i materiální kapacity a dosáhl takové produkce, jaká byla dosud pokládána za nemožnou.

Výsledky se však dostavily až v roce 1944. V létě 1943 ještě nebyl k podobnému optimismu žádný důvod. Útoky na letecký průmysl byly doplněny nálety na místo výroby kuličkových ložisek. První útok na Schweinfurt 17. srpna 1943 šokoval německé vedení. Rozbití nebo ochromení výroby kuličkových ložisek, která měla svou Achillovu patu právě ve Schweinfurtu, mohlo těžce ohrozit celé německé zbrojení.

Šťastnou náhodou měl první útok na Schweinfurt šokující účinky i na druhé straně. Ke kombinovanému útoku na Schweinfurt a Messerschmittovy závody v Řezně odstartovalo 376 bombardérů B-17 z 8. AAF. Nad cíl jich dolétlo 315. Šedesát létajících pevností bylo sestřeleno, více než stovku střel poškozena. Poprvé bylo dosaženo ztrát 16 procent nasazených a 19 procent útočících strojů. Dosud nejvýznamnější bitva letecké války skončila úspěchem německé protiletadlové obrany. Zúčastnilo se jí kolem tří set stíhačů. Byli shromážděni v okolí Frankfurtu, mimo dolet stíhacího doprovodu bombardérů a v sevřených formacích zaútočili na bombardovací svazy. Tento úspěch nás stál pětadvacet zničených letadel, a ne jak tvrdili Američané, 228 stíhaček. Svaz, který napadl Řezno, pokračoval podle plánu směrem na jih přes Alpy, přelétl Itálii a Středozemní moře a přistál na alžírských základnách 9. AAF. K tomuto útoku odstartovalo 147 boeingů a 24. srpna se jich vrátilo do Anglie jen 85. První velké ztráty způsobily, jak dokazují filmy, líčení a mezitím zveřejněné zprávy, hlubokou depresi amerických posádek a určitou krizi ve vedení. V podobných útocích se nemělo pokračovat až do doby, než vše vyřeší doprovodné stíhačky.

V tomto období amerických denních náletů proti německému leteckému průmyslu jsem se opět mohl aktivně zúčastnit leteckého boje. Jakmile jsem byl stažen z fronty a jmenován generálem stíhačů, Göring mi přísně zakázal účastnit se bojových letů. Nespokojenost s výkony stíhačů v obraně proti denním náletům stoupala mezitím stále víc a víc. Argumenty a domněnky nejvyššího velení tu stály proti zkušenostem a výpovědím velitelů jednotek. Rozpory v názorech z největší části padaly na má bedra.

Já ale nemohl ke sporným otázkám zaujmout zcela jasné stanovisko, protože mi chyběly vlastní frontové zkušenosti. Mohou velitelé leteckých svazů a jejich spolupracovníci vůbec tlumočit požadavky fronty směrem vzhůru, nebo je směrem dolů odmítat? Koho musíme cenit výš: rutinovaného leteckého velitele,

bez vlastních zkušeností z bojů, který ovládá bitevní pole jen podle letecké situační mapy, nebo toho, který se osobně podílí na průběhu bojů a jeho posudek je vyjádřením vlastních zkušeností a vzhledem k tomu jen nerozkazuje, do věci planě nemluví, ale může přesvědčovat?

Podle mého názoru vojenský velitel, který experimentoval s praktickými výsledky teorie letecké války a dalšími pozitivními i negativními zkušenostmi, je v každém případě na místě v institutu pro vědecký výzkum letecké války, ale ne v operačním velení. Tam musí být důstojníci, kteří mohou jimi naplánované operace posoudit z vlastní zkušenosti. Je žádoucí, aby se sami čas od času naplánovaných akcí zúčastnili. Také jejich rozkazy by měly vycházet nejen z cizích, ale i vlastních praktických zkušeností. Zdálo se mi, že to vše mě opravňuje, abych se navzdory zákazu tehdy na podzim 1943 opět aktivně zúčastnil bojů na obranu říše.

Probíhá americký denní útok na Marienburg a Anklam, kam byly vystěhovány montážní závody Focke Wulf. Svazy jsou již na zpátečním letu, jak vysvítá z hlášení letecké situace velitele letecké divize. Musíme je z Berlína ještě zastihnout. Vstávám společně se svou dvojkou od psacího stolu a nasedáme do připraveného Storcha na posádkovém cvičišti v Berlíně Hottengrundu. Za několik minut přistáváme ve Staakenu u našich Fw 190, kterým právě zahřívají motory. Na „vlně říšských stíhačů“ se dozvídáme místo, kurs a výšku bombardérů. Nad severofrískými ostrovy dostihujeme „tlusté psy“ a sledujeme je až na sever Helgolandu. Odhaduji jejich počet na dvě až tři stovky. A my jsme dva. Tak tu tedy visím ve vzduchu jako „generál stíhačů“ a připadám si, přes poměrně dlouhý seznam vlastních sestřelů a rozkazů, které jsem sám vydal, bolestně malý, bezmocný a opuštěný.

Konečně se objevují slabé formace bitevních letadel a stíhačů. Jedna formace střílí 21cm rakety na příliš velkou vzdálenost. Ostatní, poměrně neorganizovaně, útočí palubními zbraněmi a končí útoky v již příliš velké vzdálenosti. Vypadá to, jako by mi předváděli pravý opak toho, co vyžadují mé pokyny k boji. Otřesný dojem. Že by snad vrchní velitel měl v mnohých bodech své ostré kritiky přece jen pravdu?

Jsem nyní přibližně ve výši jednoho svazu pevností - asi dvacet strojů. Odhodit přídavnou nádrž. Útočíme. Pro jistotu zepředu se zcela „ovládanou odvahou“. Zatracený vnitřní svinský pes. Výsledek: několik zásahů, ale všechno jiné, než sestřel. Při přelétávání formace vidím všude osamělé, od formace odpadlé bombardéry. Útočíme na jeden z nich. Tentokrát s větším sebevědomím a rozhodností a podle rozkazu - zezadu a zdola. Ty - ne, vy v bombardéru - nebo já. Snížit rychlost. Přede mnou neobvykle velký cíl. Střílím bez přerušení tak dlouho, jak je jen možné, ze čtyř dvoucentimetrových kanonů a dvou kulometů. Byl to školní sestřel.

Při zpátečním letu myslím na mnoho věcí. Není to snad nejlepší, nebo dokonce jediný správný způsob, jak ve válce kontrolovat jednotky a získat přehled o situaci? Dojem z této inspekce nebyl příznivý, protože stíhači byli na druhém letu. Musel jsem ale dát Göringovi v mnohém za pravdu. Avšak proti neoprávněným pomluvám a nesplnitelným požadavkům jsem se nyní mohl opět postavit se starou vnitřní jistotou.

Až do září 1943 stačil dolet amerických doprovodných stíhaček jen do oblasti přibližně na hranice říše - od Emdenu po Kolín nad Rýnem. Zde většina stíhaček otočila a vracela se na své základny a nová vlna opět převzala ochranu vracejících se bombardérů přibližně v této oblasti.

Naším cílem bylo rozprášit formace bombardérů a pak je ničit. Zde bylo zapotřebí pokud možno útočit na stále stejný svaz. Zaprvé, aby se snížila jeho obranná síla a zadruhé, protože vysoké ztráty jediného útvaru působí samozřejmě hůře, než když jsou ztráty rozloženy na více, případně na všechny útvary.

Poslední hluboký nálet 8. AAF do říše bez doprovodné ochrany směřoval opět na Schweinfurt. Cíl byl pro Američany tak důležitý, že se k útoku rozhodli přes vysoké ztráty, utrpěné 17. srpna. 226 zúčastněných čtyřmotorových bombardérů doprovázely stíhačky až do okolí Eifelu. Nám se ale tohoto pamětihodného 14. října 1943 podařilo zapojit do boje skoro všechny použitelné stíhačky a bitevní letadla říšské obrany a k tomu ještě část stíhaček 3. letecké armády z Francie. Celkem se tedy této bitvy, v roce 1943 pro nás nejúspěšnější, zúčastnilo okolo 300 denních stíhaček, 40 bitevních letadel a několik nočních stíhaček. Mnoho formací bombardérů se podařilo rozprášit a skoro úplně zničit. Příletová i odletová trasa bombardérů byla vyznačena jejich troskami. Podle amerických údajů se z náletu vrátilo jen 25 nepoškozených strojů. 140 jich bylo poškozeno a 61 sestřeleno. My jsme ztratili asi 35 stíhaček a bitevních letadel. V amerických hlášeních stálo: „Toto byla nejrozhodnější letecká bitva války... Utrpěné ztráty v této výši by byly trvale neúnosné." Lety do nitra Německa bez doprovodu stíhačů byly přerušeny.

Obrana říše tím dosáhla nepochybně velkého úspěchu. Dokonce se zdálo, že tyto úspěchy může kdykoliv opakovat. Strach ze čtyřmotoráků naši stíhači překonali. Opět se zdálo, že oheň plivající svazy létajících pevností již nejsou žádným problémem. Všichni jsme si vydechli. Zdůraznili jsme ve dne svou převahu ve vzduchu nad Německem. Naše námaha se vyplatila. Smrtelné nebezpečí, vzniklé denními přesnými útoky na průmysl kuličkových ložisek, bylo dočasně odvráceno. Dočasně. Protože nyní se stalo něco, čeho jsme se již dávno obávali a před čím bylo již dávno nejvyšší velení varováno: americké doprovodné stíhačky typu P 47 Thunderbolt zvýšily svými většími přídavnými nádržemi dolet na 325 mil (520 kilometrů). Ze svých základen v jižní Anglii mohly tak doletět přibližně na čáru Hamburk - Hannover Kassel - Frankfurt.

Uprostřed leží Německo

O cílech a provedení spojenecké letecké ofenzívy proti říši se jednalo v lednu 1943 během dlouhé a částečně velice pohnuté diskuse v průběhu konference v Casablance. V květnu 1943 byl spojeneckým vrchním velením povolený plán „Combined Bombing Offensive" ještě před zahájením - a i po něm - změněn. Tak například s útoky na výrobu ponorek a jejich základny se původně počítalo na prvním místě. Ale po výslovné žádosti Američanů byl na první místo zařazen letecký průmysl. Generál Eaker, velitel 8. AAF, vyvodil totiž ze skutečnosti, že jeho bombardéry utrpěly během prvních čtrnácti náletů ztráty jen činností stíhačů, ale žádný z nich nebyl sestřelen protiletadlovým dělostřelectvem, závěr, že denní nálety do nitra Německa budou možné jen po vyřazení německých stíhačů.

K tomu se přidal kromě útoků na letecký průmysl druhý požadavek: dálkové stíhačky. V americkém vrchním velení dospěli ke správnému závěru, že strategická letecká válka je otázkou doprovodné obrany. Ani s tisícovkou čtyřmotorových letadel není možné zničit německé stíhačky. Pokud tyto stíhačky, i když velice slabé, ale se stále novým elánem a stále se lepšícími útočnými metodami, nastoupí proti létajícím pevnostem, musí Američané ještě dlouho počítat s velkými ztrátami. Leteckou nadvládu je možné vybojovat jen stíhačkami. To byly v základě stejné zkušenosti, které měla luftwaffe z bitvy o Anglii.

V lednu 1943 dostala 8. AAF do Anglie první doprovodné stíhačky typu P 47 Thunderbolt. Do počátku dubna jich měla celé dvě skupiny. O čtrnáct dní později se thunderbolty poprvé utkaly s našimi Fw 190, proti kterým byly v některých výkonech ve výhodě. Ale čekala je ještě dlouhá cesta, než mohly být plánovitě nasazovány. Bylo nutné provést mnohá zlepšení na motoru a především na radiostanicích. Na počátku měly akční rádius jen okolo 275 km. Teprve v květnu byly vybaveny odhazovatelnými přídavnými nádržemi. A než se podařilo využít thunderboltů jako doprovodných stíhaček po celém jejich akčním rádiu, rozšířeném nyní na více než 500 kilometrů, nastal podzim.

Doprovodné stíhačky nad Německem nemohly být tedy v žádném případě překvapením. Ale Göring se zoufale uzavíral nejenom před odůvodněnými předpověďmi, ale i před skutečnostmi letecké války, které nebylo možné obelhat. Síla, výška náletů a dolet nepřátelské stíhací ochrany byly navzdory denním zkušenostem z bojů jednoduše odmítnuty, nebo označeny za přehnané. A i když se pak americké dálkové doprovodné stíhačky objevovaly na začátku

podzimu nad Německem ve stále větším počtu, přesto Göring předstíral, že neexistují. Nadále vyžadoval v první řadě sestřely bombardérů. Doprovodných stíhaček jsme si neměli všímat. Taktika útoku, výzbroj a výcvik zůstaly omezené jen na bombardéry. Žádal jsem, aby část stíhačů byla nasazena do ohraničeného prostoru proti doprovodným nepřátelským stíhačkám, aby tak vytvořily lepší předpoklady pro následující útok na bombardéry. Nakonec jsem navrhl, abychom se při jednom náletu soustředili jen na boj s doprovodnými stíhačkami. Přirozeně, že rozhodnutí nechat nosiče pum zcela volně vysypat na naše města zkázonosný náklad, bylo neobyčejně těžké. Ale podle mého názoru to byl nezbytný pokus zastavit pronikání a plánovitou výstavbu doprovodné obrany. Bojovat dříve s bombardéry než se stíhači, to bylo jako udělat druhý krok bez prvního.

Když ale již bylo nařízeno bojovat přednostně s bombardéry, pak by periferní obrana, na které také dosud velení trvalo, byla pozoruhodně pochybeným krokem. Neustále vyžadované útoky proti bombardérům, prováděné tak brzy, jak jen to bylo možné, mohly být uskutečněny jen v grupách. To znamenalo, že naše stíhací grupy v síle přibližně dvaceti strojů vždy narazily na silnou nepřátelskou převahu. Při tom byly úspěchy samozřejmě malé, naproti tomu vlastní ztráty značné. Místo abychom útočili na bombardéry tam, kde již chyběly doprovodné stíhačky, útočili jsme tam, kde byl nepřítel nejsilnější.

Po boji měly stíhačky přistát na nejbližším letišti, znovu vyzbrojit a odstartovat do dalšího boje. Göring kategoricky vyžadoval více startů, pokud možno dokonce tři. To znamenalo přetěžovat síly posádek, letadel i naváděcích prostředků. Přesto jsme byli na začátku úspěšní. Mnoho opozdilých a poškozených bombardérů tak bylo na zpáteční cestě zachyceno. Když ale později americké formace útočily sevřeněji a jejich obrana byla stále silnější, utrpěli naši přetížení stíhači při druhém a příležitostně i třetím startu těžké ztráty.

Obrovská organizace se rozběhla na plné obrátky. Nepočítaje létající . a pozemní personál, bylo k vedení jediné letecké divize a jejích zpravodajských jednotek třeba asi 75 důstojníků, 15 úředníků, 3 300 poddůstojníků a vojáků, k tomu asi 2 400 spojovacích pomocnic. Několik tisíc lidí se dalo do pohybu, aby dovedlo k nepříteli sto, dvě stě nebo v nejlepším případě tři sta stíhaček. Ti všichni vydávali ze sebe vše.

A přece jejich snaha účinně chránit vlast měla jen zcela výjimečně pronikavější úspěch. Čím více bylo útočících amerických letadel, tím závažněji se musela projevit slabost našich útoků, prováděných jen v síle grupy a na okraji oblasti, kterou měli stíhači bránit. Okamžitý požadavek byl: masa proti mase. A masové nasazení našich stíhačů nebylo možné na okraji, ale jen v centru.

Jakmile Spojenci po válce uvolnili své archivy, ukázalo se, jak by bylo prospěšné jednotky okamžitě stáhnout. Na základě nyní přístupných bohatých

dokumentačních materiálů z amerického leteckého oddělení pro válečné dějiny vychází najevo, že pro Spojence nastalo období vážné krize na podzim 1943 při letecké ofenzívě proti říši - když Němci dosáhli neočekávaných úspěchů. Počátkem října podnikla 8. AAF během šesti dnů čtyři pokusy prorazit bez doprovodných stíhaček německou obranu. V těchto bojích však utrpěla velké ztráty.

Sérii útoků, kterou Američané nazvali katastrofální, zakončil popsaný útok na Schweinfurt 14. října 1943. Následující den napsal generál Eaker generálovi Arnoldovi: „Luftwaffe bojovala velkolepě, výborně využívala připravenosti, a to tak rozhodně, jako dosud nikdy.“

Zpráva končí: „14. říjen ukázal, že ztráty při těchto denních náletech bez doprovodu jsou trvale neúnosné... 8. AAF nebyla schopna znovu útočit na Schweinfurt nebo jiné cíle hluboko uvnitř Německa.“

Byla to opravdová a vážná krize, ve které se ocitlo spojenecké velení letecké války. Američané museli vsadit všechny naděje do jednotek dálkových doprovodných stíhaček, které měly být nasazeny již co nejdříve. Jen se čtyřmotorovými bombardéry luftwaffe porazit nemohli.

Důležitější než početně bezvýznamné posílení německých stíhačů byl v této době pozoruhodný vzrůst jejich bojových sil. Americká zpráva to zdůvodňuje zlepšenou taktickou výzbrojí, přestože výcvik a výkony právě vycvičených pilotů citelně poklesly. My ale našli účinnější způsoby útoků a použili zesílené výzbroje. Byli jsem na nejlepší cestě stát se po očekávaném zesílení počtu stíhaček pány situace. Naši osvědčení velitelé jednotek byli plni optimismu. Předpovídali rozbití a zničení větších bombardovacích svazů. Ale opět bylo vše jinak.

V říjnu 1943 byl do Kapitolu povolán generál Spaatz k poradě o nastalých problémech amerického letectva v Evropě. Výsledkem byla hluboká a v následujících měsících krok za krokem prováděná reorganizace. Pro ukončení války byla na jaro připravována invaze do severozápadní Evropy. Jako předpoklad pro tuto obrovskou akci byla počátkem roku 1943 v Casablance naplánována kombinovaná spojenecká letecká ofenzíva proti Německu. Ta opět vyžadovala vybojování letecké převahy. A ta nebyla možná bez porážky německých stíhačů. Byl tu tedy jasný cíl i způsob provedení. Aby bylo dosaženo cíle, znamenalo to přijmout rozhodná opatření. Slabinou byly posádky bombardérů a dálkové doprovodné stíhačky. Proto se musely nyní nasadit všechny síly, aby nedostatky byly překonány.

Současně probíhala reorganizace všech amerických leteckých sil na evropském bojišti.

Německé vedení nyní nepochybně nemělo přehled o všeobecně známých těžkostech Spojenců, nebo snad jen částečný, a v žádném případě nerozeznalo, jak kritický je stav spojenecké letecké ofenzívy proti Německu. Zatímco se

Američané v posledních měsících roku 1943 reorganizovali a připravovali zesílení útoků v zimě, byli jsme plně zaměstnáni vlastními problémy. Jedním z nich byl nedostatečný dolet našich stíhaček. Abychom soustředili všechny použitelné stíhačky v tehdy nejdůležitějších prostorách Šlesvik-Holštýnu, Porůří a Frankfurtu, potřebovali jsme k tomu nejméně padesát minut. K bojovým akcím pak zbývalo velice málo času. Proto od dubna 1943 byly skoro všechny stíhačky vybavovány přídavnými nádržemi. Přesto by však k splnění úkolů potřebovaly tříhodinovou letovou dobu, namísto nyní dosahované dvouhodinové.

Ke stažení a soustředění stíhacích jednotek ale došlo příliš pozdě. Začaly totiž účinně zasahovat teprve tehdy, když už nad Německem operovaly doprovodné thunderbolty se zvýšeným doletem a začalo se rýsovat brzké nasazení další, velmi vylepšené americké doprovodné stíhačky P 51 Mustang.

Když se chýlil rok 1943 ke konci, Američané nejen zvětšili dolet doprovodných stíhaček, ale také značně posílili bombardovací svazy. Počátkem listopadu 1943 mohl generál Eaker zaútočit na Wilhelmshaven více než S00 čtyřmotorovými bombardéry a 13. prosince to bylo již 600 strojů, které zaútočily na Kiel a shodily 1 600 tun bomb. Stejný počet bombardérů zaútočil i koncem prosince na Ludwigshafen. Tyto tři v dějinách válečného roku l 1943 významné útoky 8. AAF byly vesměs doprovázeny ochranou stíhaček P 47 Thunderbolt. Lightningy s akčním rádiem větším než 800 kilometrů a vybavené dvěma přídavnými nádržemi, se objevovaly méně. Koncem roku 1943 měla 8. AAF k dispozici jen dvě skupiny vybavené těmito stroji.

V srpnu 1943 spojenci otevřeli druhou leteckou frontu.

Zahájila tak zvaným „shuttle-bombing“, kyvadlovým bombardováním. Na koncových bodech kyvadla ležela Anglie a severní Afrika. Mezi nimi leželo Německo, na které z obou směrů dopadaly bomby. Svaz 126 bombardérů, který 17. srpna zaútočil na Messerschmittovy závody v Řezně, přeletěl jižním směrem Alpy, pokračoval přes Středozemní moře a přistál na alžírských základnách. O týden později se svaz, mezitím zredukovaný na 8S strojů B 17, vrátil.do Anglie a cestou napadl ponorkovou základnu v Bordeaux. Již 1. srpna napadly bombardéry B 24 Liberator ze severní Afriky nízkým letem naftová pole v Ploiesti.

13. srpna poprvé zaútočila na Německo 9. AAF, umístěná v severní Africe. Jednašedesát liberatorů napadlo Messerschmittovy závody ve Vídeňském Novém Městě. Proti tomuto náletu nevyslala říšská obrana vůbec žádné stíhačky. V největším spěchu musely být vytvořeny organizační a naváděcí předpoklady pro stíhače na jihovýchodě Německa. Na západě a na severu poměrně ucelená síť radarových stanic měla na jihovýchodě značné mezery.

Posledním faktorem, který se opět zvolna svažoval v náš neprospěch, bylo počasí. Zatímco útočící svazy nalétávaly ve výškách 7-8 000 metrů ve sluneční

záři, vysoko nad deštěm, sněhem a nebezpečím námrazy, účinně útočit a s pomocí vynikajících orientačních a zaměřovacích přístrojů startovaly i přistávaly za únosných povětrnostních podmínek v Anglii nebo Itálii, kde se mohly shromáždit a po útoku opět přistát, musely obranné svazy v nutných situacích startovat v nejhorších povětrnostních podmínkách. Těmto požadavkům neodpovídal výcvik posádek ani letadla. Chybělo přístrojové vybavení stíhaček pro let bez vidu, odmrazování kabin, chyběly navigační a let zabezpečující pozemní stanice. Jen málo pilotů mělo dostatečný výcvik v letu naslepo. Většina z nich neovládala tento způsob létání, ani neměla zkušenosti v přistávání za špatných povětrnostních podmínek. Když se podařilo přes tyto těžkostí proletět mraky, ocitl se velitel často před neřešitelným úkolem shromáždit nad mraky svůj svaz. Plánované stavy jednotek již dávno nebyly dodržovány. Následkem toho musely stíhačky útočit v četných malých formacích. Obranná palba bombardérů a doprovodné stíhačky způsobovaly těmto malým formacím velké ztráty. Četní němečtí stíhači se stali ve skoro zamrzlých kabinách snadnou kořistí thunderboltů. Otřesné ztráty v této době byly jednoznačně způsobeny počasím. Skutečnost, že tyto nucené starty, jejichž praktická cena byla často nulová, přes veškeré námitky vrchní velitelství neustále vyžadovalo, znovu otřásla důvěrou létajícího personálu k velení.

Množily se Göringovi výčitky stíhačům a jejich velitelům. Cítil jsem se oprávněn je odmítat s poukazem na včas vyslovené a vývojem potvrzené obavy. Vznikaly tvrdé potyčky. Velice pohnutá byla porada, kterou svolal říšský maršál do Schleilssheimu a na kterou pozval zúčastněné velitele útvarů a velitele stíhačů. Důvodem byl nálet přes Francii na jižní Německo s velmi malým počtem sestřelů, dosažených našimi stíhači. Po vysvětlení všeobecné situace začal Göring okamžitě hovořit o nedostatečně útočném duchu stíhačů. Snad podrážděn mým odporem ve věcné otázce, vzplanul a začal hovořit tak vzrušeně, že zahrnul shromáždění výčitkami: je politováníhodné, co se stalo z jeho stíhačů. My jsme stíhače vyzdvihovali a zhýčkali. Zahrnovali jsem je poctami a vyznamenáními. Ukázalo se ale, že toho nejsou hodni. Stíhači zklamali již v bitvě o Anglii. A mnozí vysocí velitelé získali nad Anglií rytířské kříže podvodem.

Poslouchal jsem ho se vzrůstajícím odporem. Nanejvýš rozčilen jsem si strhl rytířský kříž a uhodil jím o stůl. V místnosti se rozhostilo ticho. Pevně jsem se díval do očí v pravém slova smyslu oněmělého říšského maršála a byl jsem připraven ke všemu. Ale nic se nestalo. Göring brzy ukončil své výklady přiměřeným tónem. Od tohoto dne jsem víc než půl roku svá válečná vyznamenání nenosil.

Bič boží

Zima 1943-44 přinesla německému národu dosud největší utrpení v této válce. Armády ustupovaly na všech frontách. Italský spojenec odpadl, Osa se zlomila. Těžko se dalo počítat s možností, že válku vyhrajeme proti mase lidí z východu a záplavě materiálu ze západu. Ale nezbývala již ani naděje na shovívavé ukončení války, když v byla Casablance dojednána a zveřejněna nutnost „bezpodmínečné kapitulace". „Totální válka nabyla forem, které nemají v moderních dějinách obdoby a stala se pro každého bojem o holý život."

Poslední pochyby o tom, že to tak je, vymazaly letecké útoky západních spojenců na říši, které se v této zimě rozrostly do nepředstavitelných rozměrů. V tajném zasedání dolní sněmovny oznámil Churchill v roce 1942 bombardování Německa v netušeném rozsahu: „Nesmíme se dát odradit falešným přátelstvím od těch nejtěžších a nejstrašlivějších opatření."

Jestliže RAF během roku 1943 svrhla na Německo 136 000 tun bomb, pak v prvních dvou měsících roku 1944 to bylo 36 000 tun. V březnu zaútočilo v noci na Německo 6 000 britských bombardérů 20 000 tunami bomb. Některá německá města byla již tak zničena, že další útoky byly nehospodárné. V ruinách Kolína nad Rýnem žilo z původních 800 000 obyvatel již jen 20 000 lidí. Kassel utrpěl svými pěti procenty největší ztráty obyvatel v příšerném říjnovém bombardování tu ztratilo život 12 000 lidí. Ale nejtěžší zkoušky čekaly v těchto měsících na říšské hlavní město. V noci z 18. na 19. listopadu 1943 začala RAF útokem 444 bombardérů „bitvu o Berlín". Počet bombardérů, množství a kalibr shazovaných bomb se neustále zvyšovaly. V lednu 1944 postihlo Berlín šest těžkých náletů s celkovou hmotností 9 300 tun bomb. V noci z 15. na 16. února shodilo 1 000 bombardérů 2 500 tun zápalných a výbušných bomb. 24. března 1944 hlásila RAF, že na Berlín svrhla 44 845 bomb.

Na zničujících úderech na Berlín se nyní podíleli i Američané. 3. března podnikly americké stíhačky P-38 průzkumný útok. Následující den je následovalo 30 létajících pevností s doprovodem stíhaček. A 6. března 1944 zažil Berlin první velký nálet ve dne, při kterém 672 létajících pevností s doprovodem stíhaček shodilo na město 1 600 tun bomb. Obrana říše proti nim nasadila sotva 200 stíhaček a bitevních letadel. Naše ztráty byly ve srovnání s americkými asi dvojnásobné.

Tehdy mi Göring při úvahách o britských nočních náletech a jejich strašlivých účincích řekl: „Německý národ přijímá tyto útoky jako bič boží." To

souhlasilo. Nicméně přesto se zdálo, jakoby ohnivá smršť v bombardovaných městech lidi stmelovala, jako kdyby se dosud tak často používaná hesla se zneužívaným pojmem „národní společenství“ nakonec uskutečňovala a všemi silami se snažila zamezit hrozící katastrofě. Jen tak je možné vysvětlit nepochopitelné výkony v boji s následky zkázy při uvádění podniků do chodu a zbrojní produkci. V roce 1944 se vyrobil největší počet letadel: 38 000 kusů všech typů, oproti jen 8 295 strojům v prvním válečném roce 1939!

Britská a americká vláda byly ale rozhodnuty provést společný plán. Připravily jej s vypětím všech sil a také jej zahájily. Nyní se uskutečňoval. Ani německé odvetné nálety neměly naději tento plán nějak zvrátit. Na Londýn v lednu a únoru nespadlo více než 275 tun bomb. V tomto období bylo na celou Anglii svrženo 1 700 tun bomb. To byl přesně 27. díl množství, kterého dopravily britské bombardéry nad Německo.

Abychom zabránili zničení ze vzduchu, zbývalo nám jediné: koncentrování všech sil k obraně říše. Podaří se konečně to, v co jsme doufali po hamburské katastrofě? Rozhodnou se konečně Hitler a Göring k tomu, aby se snad v posledním okamžiku přeorientovali jen na obranu? Doufali jsme v tento obrat. Štáb stíhačů, jehož vedení předal Speer vedoucímu zbrojního úřadu Saurovi, sestavil nový plán. Jeho těžiště bylo jednoznačně ve stavbě stíhaček. Všechna ostatní odvětví zbrojení byla omezena v jeho prospěch. Byl to reálný plán a odpovídal situaci. Speer jasně poznal, že nastal poslední okamžik posílit leteckou obranu a na její špici stíhačky, a to spojením a mobilizací všech sil, aby tím vytvořil předpoklady pro další existenci ostatních druhů výzbroje.

V dubnu 1944 byl tento nouzový plán předložen v Obersaltzbergu Göringovi. Obsahoval značné omezení výroby bombardérů a úplné zrušení výroby některých typů. Denní i noční stíhačky měly krýt potřebu i ostatních složek luftwaffe. Plánované počty plně odpovídaly stavu spojeneckého zbrojení. Zúčastnil jsem se tohoto pamětihodného zasedání a měl jsem dojem, že Göring přijímá Saurovy důvody s předpokládaným Hitlerovým postojem. Zdálo se, že poslouchá jen na půl ucha a okamžitě odpověděl četnými a definitivními závěry. Radikální omezení výroby He 177 a Ju 88 a dalších jeho modifikací označil za neúnosné a okamžitě je příkře odmítl. Naopak vyžadoval zvýšení výroby He 177 nejméně na 400 kusů měsíčně a bombardérů Junkers Ju-88 na 500 kusů. „Těžké bombardéry zůstanou jádrem letecké výzbroje,“ zaznělo otřesné rozhodnutí. Bylo by to přirozeně možné jen tehdy, kdybychom značně seškrtali předpokládanou výrobu stíhaček.

Okamžitě jsem zaujal energické stanovisko proti snižování stavby stíhaček. Nejednalo se mi jen o vyšší nebo nižší čísla ve výrobě, ale i o principiální vytvoření těžiště. Prostě jsem již nedovedl pochopit, co chce vedení, nedá-li nyní výrobě stíhaček absolutní přednost jak v osobní, tak materiálové oblasti a především také ve výcviku. Speerův plán byl pozměněn podle Göringových

připomínek a za osm dní v této zředěné formě povolen. Německé vedení i v tomto časovém období letecké války považovalo bombardéry za důležitější než stíhačky. Výroba bombardérů probíhala ve větším rozsahu dál. Nezabránily tomu, čemu by tehdy ještě posílené stíhačky mohly zabránit: o něco později zahájeným útokům na výrobu syntetického benzínu. Došlo to tak daleko, že nebyl dostatek benzínu na pouhé zalétnutí bombardérů, takže musely být sešrotovány přímo na letišti, kde byly vyrobeny. Bombardéry vyškrtlo z plánu německého zbrojení anglo-americké letectvo.

Speer nechtěl přijmout rozhodnutí velení jako konečné a slíbil, že udělá vše pro to, aby zvýšil výrobu stíhaček. Posuzoval situaci stejně jako já a projevil otevřeně odvahu tento názor důsledně zastávat, i když byl „vrchností" tak rozhodně odmítnut.

Bylo nutné nějak přečkat dobu do dodání této zvýšené výroby a okamžitě zesílit obranu říše. V prosinci 1943 zařadila 8. AAF v Anglii do výzbroje novou zlepšenou doprovodnou stíhačku P 51-Mustang, jejíž technická data jsme již dávno znali. Na počátku roku 1944 byla nasazena ve větším počtu a nakonec převzala v hlavních rysech úkoly spojené s doprovodem amerických bombardérů, zatímco zpočátku obranu zesilovaly thunderbolty, které později převzaly úkoly bombardovacích stíhaček.

Bitevní stroje dosud tak úspěšné v obraně proti čtyřmotorovým bombardérům utrpěly nyní v boji s doprovodnými stíhačkami neúnosné ztráty. Naše stíhačky, které je doprovázely, byly nyní okamžitě napadeny doprovodnými nepřátelskými stíhačkami. Proti velké převaze se proto musely bránit, takže bitevním strojům nezbývalo, než si zachránit kůži. Ztráty našich stíhaček také značně stouply po zesílení doprovodu mustangy. Přešli jsme proto k taktice bitevních svazů, ve kterých byly shromážděny bitevní stroje, nebo těžce vyzbrojené stíhačky s pokud možno velkým počtem lehkých stíhacích grup navedených ve stejné době a prostoru na nepřátelské svazy. Naše bitevní svazy byly jen nouzovým řešením proti nepřátelské převaze. Neustále se ukazovala nutnost mnou důsledně prosazovaných požadavků na zesílení v co možná největším rozsahu. Brzy se ale projevil další nedostatek. Bitevní svazy byly příliš těžkopádné a pro shromáždění a výstup do operační výšky potřebovaly daleko delší dobu než stíhací grupy. Zavedení této taktiky především znamenalo vzdát se základního stíhačského zákona: vždy a všude bojovat útočně. Bitevní svazy se podle rozkazu vyhýbaly bojům s doprovodnými stíhačkami, ztrácely tak iniciativu a ulehčovaly nepříteli rozhodující přechod z čistě obranných doprovodných úkolů k útočení. Následky byly zdrcující, protože stíhač je ve výhodě jen v tom případě, když útočí. Naše ztráty nezadržitelně stoupaly. A tak naše svazy donuceny k obraně pozvolna zapomínaly na boj stíhače proti stíhači. Nakonec je zachvátil strach ze stíhačů. Nastala doba útěků a vyhýbání se boji.

Tím ovšem byla porušena soudržnost svazu a i jednotlivě byli naši stíhači pod neustále vzrůstající nepřátelskou přesilou vyřízení.

Tento vývoj byl nepochybně katastrofální. Začal rozkazem napadat jen bombardéry. Stav, do kterého se nyní němečtí stíhači dostali, byl jen jedním článkem řetězu na sebe navazujících chyb. Jen tak je možné si vysvětlit, že toto velké vyřizování účtů, vlastní boj o leteckou převahu nad Německem, mezi stíhači útočníka a obránce nebyl vůbec vybojován.

V dubnu 1944 jsem v jedné ze svých zpráv napsal: „Početní poměr, se kterým dnes ve dne bojujeme, je asi 1:7. Stupeň výcviku Američanů je mimořádně vysoký. Denní stíhačky ztratily v posledních čtyřech měsících více než 1 000 letadel. Mezi ztrátami byli nejlepší velitelé letek, velitelé grup a komodoři eskader. Při každém náletu ztrácíme asi 50 stíhačů. Nyní jsme tak daleko, že se musíme obávat zhroucení naší zbraně: `

Jednotlivé úspěchy nezměnily nic na skutečnosti, že při pozvolném rozšiřování americké letecké převahy nad celým územím Německa nebylo možné na ně odpovědět bojovými lety bitevních strojů. V létě 1944 byly pro obě eskadry dodány jednomotorové stíhačky. Bitevní stroje se svými mnohostrannými možnostmi pro boj novými a těžšími zbraněmi nyní ztratily pod vlivem působení amerických doprovodných stíhaček možnost zasáhnout do bojů. Byl to konec jedné zbraně, jejíž příslušníci, obzvlášť velitelé útvarů a staré posádky, projevili vynikajícího bojového ducha a ještě v dobách nejtěžších ztrát podávali obdivuhodné výkony.

Povážlivá situace obrany říše na přelomu let 1943-44 si vynutila nový druh stíhaček - útočné stíhačky. Pro německé stíhače bylo typické, že se nesmířili s nepřátelskou přesilou, že nerezignovali, ale poslali návrh pronikat bombardérům až na tělo, i za cenu vlastního zničení. Tak jsem koncem roku 1943, vedle mnoha jiných podnětů z front, dostal i návrh napadat taranem čtyřmotorové bombardéry a zvláště velitelské Stroje. Při těchto myšlenkách hrály nepochybně svou roli příklady japonských kamikadze, kteří se při ničení zvlášť důležitých cílů na ně vrhali se svými letadly. Takové sebeobětování bylo důkazem víry, tradice a názoru japonského národa na hrdinství. U nás Evropanů mohlo snad vzbudit obdiv, ale neodpovídalo našemu myšlení. Proto jsem musel ideu na sebeobětování ze zásady odmítnout. Naproti tomu ale tyto myšlenky, které nejvášnivěji obhajoval major von Kornatzki, byly příčinou založení elitních útvarů stíhačů. Místo taranu se tyto jednotky měly v nejsevřenější formaci vrhnout na nejkratší vzdálenost k bombardérům a tak je zesílenou výzbrojí určitě sestřelit. Taran nebyl podmínkou. Nutné bylo neohroženě proniknout co nejblíže k bombardérům. Cílem bylo sestřelit čtyřmotorový bombardér za jakoukoli cenu. Pokud byla při bezohledném útoku vlastní stíhačka tak těžce zasažena, že nebylo možné zabránit jejímu zřícení, pak zbýval taran a seskok padákem.

Po prvních úspěších pokusné letky byla vyhlášena výzva k dobrovolným přihláškám, která měla očekávaný silný ohlas. Útoční stíhači byli vyzbrojeni letouny Fw 190, které nejdříve nesly čtyři dvoucentimetrové kanony, později dva dvoucentimetrové a dva třícentimetrové MK 108. Pilotní sedačka byla dodatečně pancéřovaná. Brzy byla sestavena první útočná grupa - IV. (útočná) JG 3 Udet. Také ta se výborně osvědčila. Při zcela únosných ztrátách brzy dosáhla velkého počtu sestřelů. Připravovalo se postavení dalších grup. Mým cílem bylo, aby se u každé z devíti elitních eskader, nasazených k obraně říše, postavila jedna taková grupa. Tyto přípravy ale přerušila invaze.

Vážnost celé situace ve vzduchu jsem velice pronikavě pochopil, když jsme se na jaře 1944 společně s inspektorem denních stíhačů Východ, plukovníkem Trautloftem, zúčastnili vzdušných bojů v rámci říšské obrany. „Tlustý pes“ - tak jsme říkali velkým náletům - byl hlášen při příletu nad holandské pobřeží. Sledovali jsme tento nálet, stejně jako všechny další, z mé malé situační místnosti, kde jsem s nejmenšími náklady získával přehled o okamžité situaci ve vzduchu. Dal jsem ve Staakenu připravit dva Fw 190 a pozval jsem Trautlofta, aby mě doprovázel. Dlouhý „Hannes“ uběhl padesát kroků ke Storchu čekajícímu s běžícím motorem poklusem. Za deset minut start ve Staakenu. Směr západ - výstup na 8 500 metrů.

Na říšské vlně pro stíhače jsem se dozvěděl pozici, kurs, výšku a ostatní důležité údaje o asi 800 létajících pevnostech B 17 a obklopujících je „poskocích“, letících vpředu a zajištujících jim záda. Právě jsme přeletěli severně od Magdeburku Labe, když před námi ležela „obloha plná houslí“. Z úctyhodné vzdálenosti 10 až 15 kilometrů jsme pozorovali kolem nás prolétávající formace amerických bombardérů. Zde, uprostřed Německa, prolétává v jarním slunci kolem nás svaz za svazem. Každý by měl jednou pozorovat tu masu bombardérů ze vzduchu a ne na mléčném stínítku v situačním bunkru, aby poznal tu směs bezmocné nenávisti a beznaděje, která mi nyní sevřela hrud. Má vůbec ještě nějaký smysl pokoušet se proti tomu něco dělat? Podaří se nám to vůbec? Ale hlavou mi prolétá myšlenka, zda takové úvahy vůbec ještě někoho zajímají, když na východě stovky a stovky tanků neustále proráží naší obranou? Když za nimi vlna za vlnou postupuje rudá pěchota a pěšáci v zákopech přesto zůstávají ležet za kulomety a plní rozkaz, který se jim již dlouho zdá nesmyslný a beznadějný: „Vydržet do posledního muže.“ Kdo se ptá na posádky ponorek, o jejichž obětech zprávy branné moci stereotypně opakují: „Nevrátili se z plavby proti nepříteli?“ A co pod námi obyvatelstvo Německa? Stále ještě doufá ve slíbenou obranu silami aktivní protiletecké obrany. Ve dne v noci musí bez ochrany trpět spojeneckými nálety - a přesto vytrvávají, vycházejí ze sklepů již dávno rozbitých obytných domů do každodenní práce, zachmuření a rozzlobení, ale tiše a zarputile pracující. Tu kolem nás přelétává 800 bombardérů, 2 000 tun smrti, zkázy a ohně ve

stříbrných trupech, vstříc přikázaným cílům v srdci Německa. Tady se přece musí něco stát. Vlna za vlnou, nekonečné formace čtyřmotorových bombardérů. Nad nimi, vpravo i vlevo, s kondenzačními pruhy i bez nich, nepřehledné hordy doprovodných stíhačů. „Akční rádius nepřátelských doprovodných stíhaček nesahá za Labe," říká se ve velitelském štábu luftwaffe. O Porúří se již dávno nemluví. Ale stále ještě se snaží přebarvit to, co na německé obloze maluje jasnými barvami skutečnost.

Kde jsou naše bitevní svazy? Přepojuji na jiné velitelské frekvence a zjišťuji, že část vlastních sil se po leteckém boji připravuje přistát a dostává rozkaz k novému startu proti vracejícím se nepřátelským bombardérům. Na nepřátelských formacích není vidět žádné následky vybojované bitvy. Žádný div při tomto množství bombardérů a jejich doprovodných stíhaček...

Další německé bojové formace se právě shromažďují mezi Berlínem a Magdeburkem. Na jejich boj se musím podívat. Kolem nás prolétává jedna z posledních formací. Cítím škubání v prstech. Mám se snad na tuto přehlídku jen nečinně dívat? Obrátka vlevo. Směr ke svazu. Tu právě jeden B 17 visí mimo formací a snaží se zařadit do jiné, letící poněkud níže vlevo. „Hannes," volám. „Útočíme! Na tom si smlsneme my."

Konec nebyl hrdinský. Museli bychom proniknout do neporušené formace a sestřelit velitelský stroj. Přitom bychom byli pravděpodobně sestřeleni sami. Ale i s tímto odpadlým „tlustým bručounem" jsme museli jednat velice rychle, dříve než se bude moci zařadit do jiné formace.

Visím sto metrů za B 17. Střílí, uhýbá a zoufale se vzpíná. Nyní není na celém světě a v neohraničeném vzdušném prostoru nic jiného než tento o svůj život bojující americký bombardér a já. Mé kanony hřmí. Kolem mne létají kousky plechu. Z motorů se kouří. Nyní padá celý náklad po nouzovém odhozu před vrtulí mého stroje. Nádrž v křídle hoří. Posádka vyskakuje. Tu slyším ve sluchátkách Trautloftův hlas: „Pozor, Adolfe, mustangy! Musím zmizet - porucha nabíjení."

A pak, s první dávkou čtyř mustangů, nastává pro mne vystřízlivění. B 17 byla jasně vyřízená, já ještě ne. A přece jsem si to skoro přál v divoké honičce, která pro mne nyní začala. Docela jednoduše jsem se odtrhl, prchal, pokoušel se s plným plynem uniknout divoce střílejícím mustangům střemhlavým letem. Směr východ, k Berlínu. Dráhy svítících střel se neustále přibližují.

Když můj věrný Fw 190 hrozil, že se rozpadne a volba mezi možnostmi, která pravidla hry při těchto mučivých situacích stíhače umožňují, nejsou příliš velké, udělal jsem něco, co se mi již v bitvě o Anglii dvakrát podařilo a zachránilo život. Docela jednoduše jsem začal střílet ze všech zbraní před sebe do prázdna. Stejně jako tehdy viděli blížit se k nim stopu střelby, kterou jsem za sebou zanechával a zřejmě si mysleli, že mají před sebou první stíhačku, střílející

směrem dozadu, nebo že na ně zezadu střílí útočící německý stíhač. Můj trik se plně osvědčil. Začali okamžitě pravou zatáčku stoupat.

Trautloft již přistál. Velice brzy se mezi stíhači rozkřiklo, že mustangy hnaly „starého“ až do Berlína. A nebylo to bez ironického úsměvu. Pro ně jsem měl plné pochopení. Vždyt bych v jejich situaci také jinak reagovat nemohl: ať sám vidí, jak se jeho rozkazy provádějí v praxi. Věděl jsem, že mé požadavky na jednotky byly často přehnané. Ale jen tak mohlo být dosaženo výkonů, ležících na hranicích možností. Nynějším i příštím inspektorům létajících jednotek mohu v každém případě ve válečných časech vřele doporučit vlastní zkušenosti mezi Labem a Sprévou při přehlížení činnosti jednotek. A vůbec nezáleží na tom, jak se sami osobně od nepřítele vzdálí.

Invaze, začátek konce

Můj let mi potvrdil, že zbytek bojové síly je otázkou nejen materiální, ale i osobní. Čím více klesala výkonnostní úroveň našich nově vycvičených pilotů, tím bylo důležitější, aby naše jednotky vedli schopní a zkušení důstojníci. Ale právě ti chyběli nyní víc než kdykoliv dříve. Velitele jednotek nebylo možné vydupat ze země. Byli produktem dlouhého, pečlivého výběru a výcviku. Bohatství zkušeností mohli nasbírat jen v bojích, což ovšem opět znamenalo, že jejich počet klesal.

Neustálé otáčení spojeneckého útočného mlýna způsobilo, že navzdory veškeré námaze jen zvolna přibývala síla naší obrany. Pokud jednotka - to se stávalo ovšem stále vzácněji - několik dnů nebojovala, pak její síla velmi rychle vzrostla na 70-80 procent plánovaných stavů. Ale už po prvním boji přirozeně její síla opět klesla. Jestliže pak následovaly bez přerušení dva, tři nebo čtyři dny bojů, pak klesal počet na 30-40 procent původního stavu a při další bojové činnosti se výkon velice rychle blížil taktické nule. Protože rozkaz nejvyššího velení potírat všemi schopnými letadly každý nálet na říši není možné změnit ani nějak obejít, musí se najít nějaké východisko, aby se zabránilo nezodpovědnému „vyhoření" jednotek.

Proto jsem vrchnímu veliteli navrhl změnit dosavadní způsob doplňování jednotek piloty i materiálem pokusem nesnažit se zvyšovat počty, nebo je alespoň udržet, ale vytvořit místo toho zálohu. Ta by pak měla být po dosažení stavu a dostatečného výcviku připojena k bojovým jednotkám a vržena na frontu. Zkušenosti brzy ukázaly, že z bojů odsunutá třetina velmi rychle získala nejen stejnou, ale daleko větší bojovou sílu než zbývající dvě třetiny jednotek, které zůstaly v bojích. Göring přijal můj návrh za předpokladu, že nebude snížena síla jednotek, které zůstaly v bojích. To bylo splněno předáním všech letadel odpočívajících útvarů jednotkám, které zůstaly v boji. Dále vyžadoval, aby provedením tohoto opatření a tvořící se zálohou byla říšská obrana zesílena na 2 000 stíhaček. Konečně jsem měl nyní nezbytné krytí „shora". Letecká armáda říše, I. stíhací sbor, všechny stíhací divize, celá organizace výcviku a doplňování, generální ubytovatel a generální letecký zbrojmistr a štáb stíhačů, všichni tahali za stejný provaz. Měli jsme nyní naději, že budeme moci v co nejkratší době uskutečnit rozhodující opatření v denní protiletadlové obraně. Větší záloha, vržená pohotově do boje, mohla ještě přinést zvrat a situaci ve vzduchu značně ovlivnit. Do konce května 1944 vzrostla záloha na 450 stíhačů.

Pak však všechno naše plánování tlustou čárou škrtla invaze. Invaze přirozeně nepřišla jako blesk z jasného nebe. Naopak, již dlouho visela nad německým velením a všemi vojáky na západě jako nervy drásající hrozba. Překvapení přineslo jen místo vylodění a doba. O invazi, jako o velké válku

rozhodující události, se zejména v táboře Spojenců dost hovořilo. A od začátku roku 1944 se množily náznaky, že od slov není již daleko k činům.

Konečný projekt schválili Roosevelt a Churchill v srpnu 1943 na quebecké konferenci. Spojenecké generální štáby okamžitě začaly s vypracováním plánů. V listopadu 1943 předložili operační plán, který vešel do dějin poslední války pod označením „Overlord“. Hnací silou jednání byl nepochybně prezident Spojených států. Churchill se ani tehdy ještě nevzdával svých plánů ve Středomoří a na Balkáně. Středomořská strategie byla odedávna jeho koníčkem.

Churchillova politická strategie před koncem druhé světové války vnucovala úvahu, že koncentrací všech sil západních mocnosti k invazi do západní Evropy se musí Balkán ocitnout v zájmu sovětské expanze. Obava, která se pozdějšími událostmi plně potvrdila. Churchill tehdy pravděpodobně poznal, jaký bude další osud Evropy. V Quebecku souhlasil s invazí do Evropy jen pod podmínkou, že kvůli ní nebude zmeškána žádná příležitost k operaci v prostoru Středozemního moře. Tohoto záměru se vzdal teprve na nátlak Stalina, se kterým se společně s Rooseveltem setkal 28. listopadu 1943 v Teheránu. Stalin kategoricky požadoval, aby i síly západních spojenců umístěné ve Středomoří byly zapojeny do invaze. Jediným ústupkem, se kterým nakonec souhlasil, bylo s invazí v severní Francii koordinované vylodění na jihu Francie. Současně měla nastoupit k útoku na pevnost Evropu i Rudá armáda z východu. Počátek operace byl určen na květen 1944.

Od této chvíle se anglo-americké letectvo koncentrovalo na přípravu invaze. V lednu 1944 přijel do Londýna Eisenhower, aby převzal velení nad všemi spojeneckými brannými silami určenými k této operaci.

Rozdělení úloh spojeneckých leteckých sil při přípravě invaze se brzy objevilo v novoročním poselství, které poslal vrchní velitel letectva USA na přelomu let 1943-44 velícím generálům Doolittlovi a Zwiningovi (8. a 15. AAF). „Je nezvratnou skutečností, že invazi nebude možno provést, pokud nebude německá luftwaffe předem vyřazena. Proto vás závazně žádám, abyste nepřátelské letectvo zničili, kde jen je dostihnete: ve vzduchu, na zemi i v továrnách.“

Hořké, tvrdé ztráty a odpor, se kterým se setkaly americké i anglické bombardéry ve dne i v noci na podzim 1943, tuto nutnost jasně prokázaly. Zdálo se, jakoby teprve spojenecké bombardování doopravdy probudilo německou válečnou snahu, místo aby ji paralyzovalo. Spojenci zřejmě, stejně jako my v bitvě o Anglii, přecenili účinky leteckých útoků, které jsou nezbytné, aby k boji odhodlaný národ ochromily. Když jsme v roce 1940 poznali tento omyl, neměli jsme již možnost zesílit naše útoky. Naproti tomu Británie a USA v roce 1943 ještě zdaleka nedosáhly hranic své letecké výroby. V listopadu 1943 byla naplánována nová letecká ofenzíva proti německému leteckému průmyslu. Povětrnostní podmínky začínající zimy ale nedovolily ofenzívu včas zahájit.

Onoho listopadu roku 1943 nebylo ani jediný den příznivé počasí. Německo leželo skoro neustále pod souvislou vrstvou mraků. Mraky ale již dlouho neposkytovaly ochranu před plošným bombardováním. Naopak, čím byla obloha zakrytější a noc tmavší, o to jistěji jsme mohli počítat s britskými bombardéry, které své plošné cíle bezpečně zasahovaly skrz mraky za pomoci nově vyvinutého radaru. Naproti tomu Američané, pokud neviděli zem, své denní útoky neprováděli. Princip bombardovacího koberce založili na přesnosti zaměření. Nyní se ale přeorientovávali od přesného k plošnému bombardování. Přesný nálet byl účinnější. Ale nyní, kdy je k tomu počasí donutilo, přešli také k technice, kterou Angličané používali v noci již od počátku.

První nálet z této série provedlo při zatažené obloze 539 B 17 za silné ochrany doprovodných stíhaček 3. listopadu 1943 na Wilhelmshaven. V listopadu 1943 následovalo ještě devět velkých amerických útoků. Také v prosinci panovalo přibližně stejné počasí. V tomto měsíci svrhla 8. AAF dosud největší zátěž, 13 142 tun bomb, čímž poprvé překonala váhu shozenou Angličany.

Oč menší význam přisuzovali Američané těmto náletům, o to větší a vytrvalejší účinky měly na bojovou sílu a počet německých stíhaček. Pro americké posádky bylo toto období časem oddechu a zvýšení morálky. Po těžkých podzimních ztrátách neznamenaly tyto nálety pro ně velké riziko. V jednom americkém bojovém hlášení bylo napsáno: „To byl můj 25. bojový let. Ještě žádný mi nepřipadal tak málo nebezpečný." Německým stíhačům přinesly tyto bojové lety, vynucené za nejtěžších bojových podmínek zcela mimořádné zatížení. Skutečnost, že nás Američané při přechodu na bombardování bez viditelnosti během zimních měsíců nenechali oddechnout, rozhodujícím způsobem zasáhla až do podstaty německého stíhacího letectva. Naše naděje, že za lepšího počasí budeme moci s plnou silou úspěšně zasáhnout proti očekávaným přesným útokům na náš průmysl, znamenala první zklamání. Pokud se nyní nepodaří provést začínající obnovu obrany říše vytvořením záloh, pak již jako poslední záchrana zbývají reaktivní stíhačky a „zbraně V".

První den zlepšeného počasí, 11. ledna 1944, využili Američané k útoku na středoněmecký letecký průmysl. Jak důležitý cíl to pro ně byl, vysvítá ze skutečnosti, že se k jeho napadení rozhodli přesto, že měli k dispozici jen jednu skupinu mustangů, které je mohly doprovázet až do cílového prostoru.

V jedné americké zprávě je napsáno, že luftwaffe neztratila nic ze své schopnosti udělat z náletu bez doprovodu hluboko do německého území velice nebezpečnou záležitost. Taktika se od října (Schweinfurt) určitým způsobem ještě zlepšila. Američané ztratili 60 bombardérů. Válečný deník I. německého stíhacího sboru označil tento boj za zvláště úspěšný. Ze ztráty 39 vlastních stíhaček vychází najevo, jak tvrdé to byly boje. První bojová hlášení oznamovala

105 sestřelených bombardérů. Lze to vysvětlit tím, že řada strojů byla počítána dvakrát, protože se většinou každého sestřelu zúčastnilo víc stíhačů současně.

První zkušenosti získané toho dne nad Německem posilovaly rozhodnutí spojeneckého velení provést velkou akci proti německému leteckému průmyslu co nejdříve. Podle svědectví amerických generálů Spaatze a Andersona se stalo zničení výroby německých stíhaček jednou z nejnaléhavějších záležitostí, takže se rozhodli provést tuto akci i při velkém riziku a mimořádně vysokých ztrátách.

19. února se obloha nad Německem vyjasnila. Tisíc těžkých bombardérů, k tomu 17 skupin amerických a 16 letek anglických doprovodných stíhaček, bylo připraveno na základnách v jižní Anglii. V noci z 19. na 20. února provedla RAF útok na Lipsko podle vzoru Hamburku, aby oslabila německou obranu a nedovolila jí připravit se na příští den, kdy zaútočily americké svazy.

V prvních ranních hodinách 20. února letecká armáda odstartovala. Cíle útoku ležely v prostoru Braunschweig - Lipsko - Oschersleben, ale i dál na východ, až k Tutowu a Posenu. Po zkušenostech z ledna a října byli Američané připraveni na ztrátu 200 bombardérů. Ale německým stíhačům se nepodařilo opakovat poslední úspěch. 21 sestřelených bombardérů byla cena za zdařilou akci. Následující noc napadlo 600 britských bombardérů Stuttgart. 21. února byly cílem Američanů letecké továrny v Braunschweigu a různá letiště. Další den bylo napadeno opět střední Německo a také Řezno. 23. února se zapojil do akce i jeden svaz 15. AAF. Z Itálie zaútočil na Steyer, který byl jeho cílem i následující den. Bombardéry 8. AAF současně napadly Schweinfurt, Gothu, Tutow, Kreising a Posen. V noci na 25. února skončil „velký týden", jak tuto akci nazvala spojenecká propaganda, kombinovaným náletem 8. a 15. AAF na Řezno. Závěr připravil pro Američany opět tvrdou ránu. Tento den ztratili 64 těžkých bombardérů.

Navzdory pronikavé početní převaze nepřátel, přes jejich lepší letadla naši personálně stále více klesající kvalitu, vedl náš způsob boje „masou proti mase", ještě jednou k výraznému úspěchu. Naproti tomu spojenecká propaganda značně přehnala údajné účinky náletů. „Velký týden" po celé dny budil senzaci v západním tisku.

A spojenecké velení přecenilo, jak samo později přiznalo, účinky bombardování a viditelně podcenilo schopnost obnovy německého průmyslu. Proto dočasně neopakovalo nálety na letecký průmysl. Teprve za pár měsíců soupeř zjistil, že naše letecké zbrojení zdaleka není vyřazené. Tehdy jsme doufali, že spojenečtí plánovači u svých omylů a chyb zůstanou.

V šesti dnech „velkého týdne" Američané zasypali německý letecký průmysl 10 000 tunami a Angličané 9 189 tunami bomb. K tomu účelu Američané provedli 3 800 startů a Angličané 2 351. Jako ochrana bombardérů startovaly

stíhačky celkem 3 673 krát. Američané ztratili 226 bombardérů a 28 stíhaček s 2 600 muži létajícího personálu, Britové ztratili 157 bombardérů.

Srovnání amerických a anglických ztrát přineslo pozoruhodnou skutečnost, že poprvé v této válce byly anglické ztráty v noci vyšší - 6,6 procent než americké ve dne - jen 6 procent. Naši noční stíhači opět dosáhli pozoruhodného výsledku. Největšího úspěchu se dočkali, když Angličané „ve velkém" týdnu zaútočili na Lipsko. Včas se připojili k bombardovacímu proudu a v noční letecké bitvě, která trvala dvě hodiny, sestřelili 83 těžkých anglických bombardérů.

Denní stíhači byli nyní, v březnu 1944, zavaleni dodatečnými úkoly. Po domněle rozhodujícím úderu proti německému, leteckému průmyslu dostali američtí stíhači rozkaz přejít od defenzivní obrany při doprovodu bombardérů nad Německem do ofenzívy. Teprve nyní se naplno projevila převaha amerických stíhačů. Nezůstávali již přilepeni ke svým těžkopádným bombardovacím svazům, ale strhli zákon útočení na svou stranu. Jakmile se naši stíhači někde jen ukázali, okamžitě se na ně vrhli Američané. Přešli k hloubkovým útokům na naše letiště. Nikde jsme si před nimi nebyli jistí a museli jsme se maskovat i na vlastních letištích. Při startu našich stíhačů, při shromaždování, při stoupání a při letu, u bombardérů při zpátečním letu, při přistání a dokonce i po něm, přecházeli američtí stíhači k útoku s velkou přesilou. Z našich stíhaček se stali štvanci. Ale ani toto nezměnilo nic na rozkazu: „Útočit jen na bombardéry". Řetěz chyb, jimiž byli němečtí stíhači strženi k zemi, byl prodloužen o další článek. Jediná naděje zbývala ve vytvoření zálohy, která by obranu stíhačkami zesílila asi na 2 000 strojů.

„Velký týden" byla první z pečlivě připravených operací, které měly všechny stejný cíl: připravit evropskou pevninu na invazi. část těchto operací se protáhla do dalšího časového období a časově i místně se překrývala. Jejímu provedení vždy předcházely rozhořčené diskuse o přednosti úkolů. Při tom nebyly rozhodující jen rozdílné názory spojenců, ale také jednotlivých druhů zbraní a jejich odpovědných velitelů. Anglické vedení považovalo pochopitelně za nejdůležitější útočit na německé základny zbraní V na pobřeží. Naproti tomu Eisenhower podporoval velký útok na dopravní tepny ve Francii, jimž měl jeho invazním jednotkám otevřít brány na pevninu. Spaatz zastával názor, který se později ukázal být rozhodující, totiž že ze všeho nejdůležitější je zničení německé výroby syntetického benzínu. Útoky na německá letiště a pozemní organizaci ve Francii, stejně jako útoky na atlantický val se bez potíží zařadily do plánovaných příprav invaze.

Zvítězil Eisenhower. 25. března 1944 vydal rozkaz okamžitě zahájit útoky na železniční sít v severní Francii a Belgii. Odborníky vypracovaný plán předpokládal vyřazení západoevropské dopravní sítě útoky na silnice, mosty, nádraží a hradla s výhybkami.

V březnu 1944 začala v Anglii umístěná 9. (taktická) AAF bombardovat francouzskou železniční sít. Do konce dubna 1944 svrhla 33 000 tun bomb. Vojenské výsledky byly neuspokojivé. V květnu byly útoky na železnici vystupňovány na nejvyšší míru. Do začátku invaze svrhly spojené strategické a taktické letecké armády Spojenců enormní počet 71 000 tun bomb na dopravní cíle v západní Evropě. Přesto se doprava úplně nezastavila.

Naprostým úspěchem neskončily ani útoky na základny našich zbraní V. Již na začátku roku 1942 dostala britská tajná služba poplašné zprávy o německých tajných zbraních, které byly zkoušeny v Peenemünde. O rok později, v květnu 1943, byly v Londýně, v centrále pro vyhodnocování leteckých snímků, rozpoznány zkušební stanoviště německých zbraní V. Pak byla odhalena první maličká V 1.

Současně Angličané zpozorovali na protilehlé straně kanálu právě tak rozsáhlé, jako tajemné německé stavby. Britského vedení se zmocnil velký neklid. RAF se připravovala k veliké akci. Pod označením „Crossbow“ měla zaútočit na rampy a dokonce i na zalétávání německých zbraní. V noci 17. srpna 1943 napadlo 597 bombardérů RAF Peenemünde. Vznikly velké škody a ztráty. Mezi 700 mrtvými byli i nenahraditelní vědci a odborníci.

Vývoj a příprava zbraní V přesto neotřesitelně pokračovala dál. 23. ledna 1944 Eisenhower v dopise generálu Arnoldovi připomněl možnost, že Němci budou se svými přípravami hotovi ještě před zahájením invaze a že by jí tedy mohli zabránit. K útokům na odpalovací rampy, které vznikaly ve stále větším množství všude na pobřeží kanálu, se zdály být vhodné jen přesné americké nálety. Plošným nočním bombardováním, což si Angličané mezitím již věřili, by se akce nezdařila.

Do zahájení invaze bylo svrženo na odpalovací rampy u kanálu 36 200 tun bomb. Ztráty útočníka, způsobené především lehkým protiletadlovým dělostřelectvem, byly značné, úspěchy pochybné. Spojenci se ovšem domnívali, že zahájení útoku německými zbraněmi V bude protiakcemi amerického a anglického letectva zpožděno nejméně o tři až čtyři měsíce. Teprve deset dní po invazi bzučely přes kanál první létající střely. Poslední odstartovala několik dní před kapitulací. Ve stejném období byly běžně odpalovány raketyV2.

Nejúspěšnější spojeneckou operací v celé strategické letecké válce byla akce proti zásobování pohonnými hmotami. To byla vlastně smrtelná rána zasazená luftwaffe. Při pohledu zpět je těžko pochopitelné, proč Spojenci touto akcí začali tak pozdě, teprve až po těžkých ztrátách v průběhu jiných akcí. Zásobování palivem bylo od počátku slabinou německého vedena války. V posledním mírovém roce 1938 bylo v Německu celkem spotřebováno přibližně 7,5 milionů tun benzínu. Z tohoto množství musely být dvě třetiny dovezeny. Na začátku války mělo Německo zásoby jen na půl roku. Když se válka protáhla déle, než bylo plánováno, výroba syntetického benzínu se zvýšila.

V roce 1943 dosáhla výroba více než 6 milionů tun. Spolu s ročním dovozem 2 milionů tun ropy z Rumunska a Maďarska byla přesně kryta spotřeba. V roce 1944 příkře stoupala výroba v německých hydrogenačních továrnách až do května 1944, kdy začaly velké britské nálety.

Operace byla opět připravena přesně na minutu a její plán byl vypracován s velkou odbornou znalostí. Obsahoval asi 80 různých cílů, koncentrovaných v Porúří, ve Slezsku a Ploiesti. Devadesát procent paliva vyrábělo 54 různých podniků, z nichž 27 mělo rozhodující význam.

Ofenzíva proti německému zásobování benzínem byla zahájena v polovině dubna útokem těžkých amerických bombardérů z Itálie na závody v Ploiesti. 12. května následoval první velký nálet na německé podniky. V dopoledních hodinách přelétlo 935 amerických těžkých bombardérů, chráněných více než 1 000 stíhačkami, holandsko-belgické pobřeží směrem na Frankfurt nad Mohanem a odtud uhnuly na středoněmeckou průmyslovou oblast. Asi 150 bombardérů letělo dál na východ přes Karlovy Vary do prostoru Prahy, aby zaútočilo na závody v Mostu.

Německá protiletadlová obrana vyslala proti útočníkům více než 400 stíhaček. Zaútočit v sevřené formaci se podařilo jen jednomu bitevnímu svazu. Dosáhl také v prostoru Frankfurtu velkých úspěchů. Ostatní byly napadeny v době soustřeďování doprovodnými stíhačkami a zataženy do bojů, v nichž utrpěly velké ztráty. Tam, kde se nám podařilo prorazit doprovodnou ochranu, nebo napadnout svaz, jehož doprovodné stíhačky nebyly právě na místě, dosáhli naši stíhači a bitevní letci pronikavých úspěchů. Osamělý americký letecký pluk byl koncentrovaným masovým útokem zepředu rozprášen a ztratil v několika minutách polovinu letadel. Před úplným zničením byl zachráněn jen tím, že si Američané přivolali doprovodné stíhačky od jiných svazů. Také při odletu byly bombardéry napadeny podruhé startujícími stíhačkami, které za znamenaly úspěch zejména proti opozdilcům a nechráněným formacím. Američané oznámili ztrátu 46 bombardérů. Německé podklady uvádějí 72 uznaných sestřelů. Ztratili jsme 65 letadel.

Soustředili jsme všechny síly, ale přesto bylo jasné, že se nám nepodaří zabránit útokům na nejslabší článek naší válečné výroby,, ani způsobit útočníkům takové škody, které by mu zabránily útoky opakovat. Napadené podniky byly těžce zasaženy. Američané tvrdili, že se jim podařilo v Leuně zasáhnout budovu, kde se prováděly pokusy s těžkou vodou pro dělení atomů.

Zatímco pokračovaly útoky 15. AAF proti Ploiesti a na ropné prameny e Rakousku, Maďarsku a Jugoslávii, prováděla RAF velmi účinné noční zaminování Dunaje, aby zablokovala vodní cestu pro dopravu ropy do Německa. Při nedostatku cisternových vagónů byla tato cesta stále důležitější. 28. a 29. května Američané provedli, třebaže již s menšími silami nežli poprvé, další údery na výrobu benzínu. Zaútočili na Porúří, Magdeburk, Zeitz, Leunu,

Lützkendorf a Pölitz. Také RAF zahrnula do cílů nočního bombardování střediska zásobování benzínem.

Přesně v červenci 1944, v měsíci zahájení invaze, se projevily trvalé následky této soustředěné ofenzívy. Výroba benzínu klesla náhle tak prudce, že nešlo uspokojit ani nejnutnější požadavky. Speer při poválečném výslechu uvedl, že od července 1944 nebylo možné krýt požadavky na letecký benzín. Zatímco do konce války se dařilo s velkou námahou krýt alespoň minimální spotřebu automobilového benzínu a nafty, znamenalo zachování výroby závodů, kde se normální palivo zpracovávalo na letecký benzín, nepřekonatelné potíže. Nepřítel velmi brzy zjistil, jak dlouhou dobu potřebujeme k obnovení a novému zaběhnutí výroby. Krátce před tímto termínem pak skoro vždy podnikl nový zničující útok.

Nanejvýš úspornými opatřeními a použitím strategických zásob vrchního velitelství branné moci bylo v letních měsících nouzově zajištěno zásobování armády pohonnými hmotami. Od září 1944 se nedostatek benzínu stával nesnesitelným. Jako první byla postižena luftwaffe. Místo minimálního množství 160 až 180 tisíc tun měsíčně dostala přiděleno pouze 30 000 tun leteckého benzínu. U pozemní armády nabyl nedostatek benzínu katastrofálních forem až v zimě.

Útoky spojeneckých leteckých armád na německé zásobování pohonnými hmotami byly nejdůležitějším faktorem německého zhroucení. Sám nepřítel byl dosaženými účinky překvapen. Použitím pouhých 5 166 tun bomb zasáhl materiální německý odpor přímo do morku kostí. Sedminásobné množství bylo svrženo na odpalovací rampy zbraní V, čtrnáctinásobné množství zasáhlo železnice. Teprve po zahájení invaze Spojenci správně odhadli strategický význam německých syntetických závodů a přesunuli je do čela preferovaných cílů.

11. května začali Angličané a Američané jako bezprostřední přípravu invaze koncentrované letecké útoky na letiště a pozemní organizaci luftwaffe v západní Evropě. Za cíle bylo zvoleno asi sto letišť rozmístěných v okruhu 500 kilometrů od zvoleného místa vylodění v Normandii. Z největší části nebyly obsazeny. Spojenci je zničili důkladně a nálety opakovali, takže při přemístění našich stíhaček po zahájení invaze nás očekával skutečný zmatek.

Současně zaútočili na opevnění atlantického valu. Z důvodů utajení nemohli útočit výlučně na opevnění v oblasti zvolené pro invazi. Při každém útoku na tuto oblast museli zaútočit na dva jiné cíle. Náklady byly obrovské, úspěch sporný. Do dne invaze bylo svrženo na betonové kryty u kanálu 23 094 tun bomb. Největší intenzity dosáhlo bombardování dvacet minut před přistáním invazních jednotek.

Všem těmto operacím nemohla luftwaffe zabránit. Proti 12 837 letadlům připravených pro invazi, z toho bylo 5 409 stíhaček, stálo 80 až 100 stíhaček 3.

letecké armády! Stav celé luftwaffe na všech frontách, ovšem nejenom letadel první linie, kterých bylo asi o 40 procent méně, byl tehdy 3 222 letadel, z toho 1 195 stíhaček, 434 nočních stíhaček a 153 bitevních letadel. Ve Francii jsme stále ještě měli jen 3 stíhací eskadry, které den za dnem bojovaly proti nepřátelské přesile. Většina německých stíhaček byla zapotřebí k obraně říše.

Proti předpokladu našeho vedení, že se krátce před zahájením invaze a po přistání bude celé nepřátelské letectvo koncentrovat na tuto operační oblast, pokračovali Angličané i Američané skoro bez přerušení ve strategické ofenzívě proti Německu.

Na heslo „hrozící nebezpečí Západ" měly být všechny stíhací jednotky říšské obrany, s výjimkou dvou eskader pro nasazení za špatného počasí a bitevních letadel, celkem asi 600 stíhaček, nasazeno do operační oblasti invaze. Velení vydalo rozkaz, že k tomuto účelu musí být 50 procent jednotek připraveno jak personálně, tálo materiálně jako bombardovací stíhačky pro podporu armády. V nutných případech měli stíhači stoprocentně zasáhnout do pozemních bojů.

Nejvyšší velení vycházelo ze správného poznatku, že invaze musí být odražena okamžitě, nebo nejpozději do deseti dnů. Pokud se to nepodaří, musíme ji s konečnou platností považovat za zdařilou. Chtělo to také znát místo a dobu přistání. V posledních týdnech a měsících byla armáda často zbytečnými poplachy uváděna do stavu pohotovosti. Z hlediska počasí, přílivu a odlivu, se s největší pravděpodobností očekávalo vylodění koncem května. OKW se klonilo k názoru, že přes těžké opevnění mezi Dieppe a Dunquerkem se uskuteční tam, případně je možné vylodění i v zátoce Seiny. Klamné spojenecké záměry předstírané falešnými zprávami také nezůstaly bez účinku. Fotografický průzkum přes kanál a pozorování přípravy v přístavech na anglickém pobřeží narážely na leteckou nadvládu nepřítele. Německé velení tápalo až do zahájení invaze, a vlastně ještě déle, v temnotách.

Ve večerních hodinách 5. července 1944 byla příprava útoku spojeneckými leteckými armádami již zřejmá. Britský rozhlas vysílal příkazy francouzskému hnutí odporu k sabotážím, krátce před půlnocí dokonce oznámil bezprostřední zahájení invaze. O několik minut později již následovaly první vzdušné výsadky mezi Seinou a Ornou. Rozjel se obrovský mechanismus invaze - letectvo, námořnictvo i pozemní armády. Po zjištění situace vrchním velitelstvím Západ se hlavní vylodění očekávalo stále ještě na jiném místě a první vylodění se považovalo za vedlejší operaci. Tak se ztratilo mnoho času a zdrželo se vyhlášení hesla. Luftwaffe nakonec jednala z vlastní iniciativy a přesun vyřešila. To byl opožděný začátek k jejímu dosud nejtěžšímu a na ztráty nejbohatšímu bojovému období.

„Kde zůstala luftwaffe?"

Jakmile se potvrdily zprávy o silných anglo-amerických výsadcích a bylo jasné, že začala invazní bitva, která musela s konečnou platností rozhodnout 0 osudu Německa, první reakcí všech bylo ulehčené vydechnutí. Hrozící událost, ve všech možných jevech a důsledcích nesčetněkrát promyšlená a až do omrzení prodiskutovaná, se nyní stala skutečností. Nejistota, která se rozšířila a ochromovala všechna vojenská plánování a přípravy, zmizela. Nebyl nikdo, kdo by nastávající události podceňoval. A přece jsme tento den netrpělivě očekávali. Nyní tu tedy byl. Již jsme věděli, co nás čeká.

Této noci byly v Normandii vysazeny dvě anglické a dvě americké výsadkové divize, ke břehu se současně blížily invazní čluny pod ochranou amerických a britských stíhačů, aby si vynutily přistání. V den zahájení invaze jsme nemohli proti nepříteli postavit více než 319 letadel. To odpovídá poměru 1 : 20.

Ještě v noci se podařilo grupu německých bombardérů navést na konvoj plující k pobřeží, i když jen s malým úspěchem. Ve dne vytvářeli spojenečtí ~q stíhači nad místem vylodění hustý a neprodyšný letecký deštník a stíhat lí

závorou oddělili zónu přistání od okolí. První den se jen ve dvou případech podařilo německým bombardovacím stíhačkám shodit bomby na cíle v prostoru vylodění. Spojenci měli od prvního okamžiku absolutní leteckou převahu.

Mezi nepřáteli, stejně jako mezi vlastními jednotkami a obyvatelstvem se ozvala otázka: „Kde zůstala luftwaffe?" Anglické a americké posádky věděly ze zkušeností, získaných při náletech na Německo, že němečtí stíhači jsou sice oslabení, ale že tu stále ještě jsou a je nutné s nimi počítat jako s vážnými soupeři. Kde zůstali? Měla-li tato otázka u nich udivený a snad i zlehčující podtón, pak tuto otázku vyslovovali němečtí vojáci, na jejichž bedrech ležela celá tíha invazní fronty, s denně stoupajícím rozhořčením.

Nemohli tušit, že z důvodu opožděného vyhlášení hesla nemohla luftwaffe připravená opatření včas provést. Nevěděli, že přesun skoro všech stíhačů obrany říše do Francie, který byl již dávno připraven do všech podrobností, proběhl v důsledku zpoždění teprve druhý den invaze. Až do 8. června byla tedy luftwaffe odkázána přibližně jen na 80 stíhačů 3. letecké armády, 2. a 26. stíhací eskadry. Podle výpovědí se velící generál II. leteckého sboru v Compiégne dozvěděl o začátku invaze teprve 6. června v 8 hodin ráno. Spojení bylo předcházejícími útoky zcela rozbito a vyřazeno.

Přeložení jednotek říšské obrany a záloh, což podle mých vzpomínek bylo asi 600 letadel, začalo 7. a 8. června. Okolnosti tohoto přesunu byly nanejvýš neobvyklé. Již od počátku byl pronásledován nepřízní osudu. Před mnoha týdny byl jmenován štáb přesunu, který měl za úkol vše připravit. Pro všechny jednotky byla určena letiště k mezipřistání. Ale neustálé letecké útoky na pozemní organizaci luftwaffe ve Francii, které způsobily, že ještě v poslední chvíli bylo nezbytné některé jednotky předisponovat, nás donutily opustit základny a přelétnout na rychle vybudovaná polní letiště. Piloti byli ale většinou zvyklí na naše dobře vybudované a bezchybně fungující základny v říši a nedokázali se tak rychle přizpůsobit těmto primitivním frontovým podmínkám. Pomocná letiště byla zvolena také z důvodů bezvadného maskování, což si vyžadovala naprostá spojenecká převaha ve vzduchu. Jejím výsledkem bylo neustálé hlídkování spojeneckých stíhaček a stíhacích bombardérů nad našimi základnami.

Samotný přesun si vyžádal neobyčejně vysoké ztráty. Příčinou byl vynucený spěch a nervozita. Letiště určená k mezipřistání byla přeplněna. Neustále bylo třeba měnit cílová letiště jednotek, a to i během letu, protože v poslední chvíli bylo plánované letiště útokem zničeno. Předem vyslaný personál se jen zřídka setkal s hlavní částí svých jednotek. Velká část mužstva a poškozená letadla z každé grupy zůstala v říši. Již tak byly jednotlivé grupy roztrhány. Stíhací sbor ztratil špatnou situací ve spojení přehled. Velení nevědělo, kde jednotlivé grupy jsou a zda vůbec přilétly, jak jsou silné a co jim chybí. Skoro polovina jednotek bojovala již během přeletu, utrpěla ztráty a rozprášené jednotky bez velení nenašly přidělená letiště. Výcvik v orientaci a navigaci byl nedostatečný. To byl následek centrálně prováděných bojových letů. Bylo nepříjemně mnoho havárií. Náhradní pozemní služba byla přetížena a nebyla schopna v dostatečném rozsahu připravit letadla k příštímu startu a zabránit haváriím. Brzy tu nastal úplný zmatek.

Největší operační nedostatek spočíval v tom, že většina našich stíhaček musela být umístěna severně a severovýchodně od Paříže. Zde byla nejhustší a nejméně narušená pozemní organizace. Z těchto letišť jsme jen těžko dolétli do prostoru invaze. Přílet musel být stejně prováděn ze stran. To ulehčovalo Spojencům úkol útočně hlídkovat nad základnami a zachytávat naše formace již při příletu. Proto se většina leteckých bojů odehrála daleko od prostoru přistání invazních jednotek. Ne proto, že by si to přáli naši stíhači, ale protože je k tomu donutila nepřátelská přesila. Pokud se nám vůbec podařilo proniknout až nad invazní oblast, pak jen do východní části, zatímco západní, americká část zůstala německými útoky skoro nedotčena. Cherbourg byl úplně mimo operační dosah našich letadel. Ideální prostor pro nástup našich stíhaček, jižní přistání, nebylo možno použít, protože těch několik málo letišť tu bylo úplně vyřazeno. Pomalu se vyjasňoval divoký zmatek, ve kterém se naše stíhací svazy ocitly. V bitevní

oblasti se sestavovaly nové bojové jednotky, kdy k eskadře byly jen zřídka připojeny vlastní grupy. Většinou šlo o tři cizí. Při společném boji tak vznikaly nedostatky, které jsme velkoryse podceňovali.

Německému vrchnímu velení již od počátku zřejmě chyběl jasný přehled o chmurné situaci a představa, co je vůbec možné podniknout za daných okolností proti nejméně dvacetinásobné přesile, aby vůbec zůstala naděje na úspěch. Vzhledem k mnoha úkolům došlo znovu k pokusu rozdělit naše slabé síly. Zásady velení, které byly na východě a v roce 1940 i na západě tak úspěšné, byly nyní použity za zcela jiných předpokladů. Zkoušelo se to i ono, ale všechny pokusy nás přivedly zpět ke starému a skoro banálně působícímu poznatku, že bez letecké převahy není možné operovat ve vzduchu ani na zemi.

Vrchní velení původně plánovalo denní nálety bombardérů s doprovodem stíhačů na invazní jednotky. Velení luftwaffe-západ se ale na štěstí podařilo dosáhnout zrušení tohoto přímo sebevražedného úmyslu. Místo toho jsme měli od prvního dne vylodění bez přerušení útočit na pobřežní pásy stíhačkami a stíhacími bombardéry. Útoky ztroskotaly na již popsané spojenecké stíhací závoře. Zesílili jsme tedy obranu stíhacích bombardérů a pokoušeli se o útok z velkých výšek. Ale k tomu nutné seskupení se podařilo shromáždit jen zřídka vzhledem k neustálému hlídkování nad našimi základnami. Asi po třech týdnech již nebylo možné pokračovat v útocích bombardovacích stíhaček. Ty se tedy opět změnily ve stíhačky a vrátily se k původnímu určení, ovšem značně zdecimovány. Na invazní frontě a při přesunu jsme ztratili okolo 1 000 stíhaček. Do 7. července jsme dostali 998 nových strojů k doplnění. Přes enormní ztráty mohl být tedy zachován početní stav.

Mezitím se ovšem bojová síla spojeneckých stíhaček značně zvětšila tím, ~1 že mohly operovat z francouzské pevniny. Jednotlivá ohniska se po vylodění

za rozhořčených bojů a pod ochranou námořního dělostřelectva rozšířila do souvislých, mnoho kilometrů hlubokých pobřežních pásů. Současně s invazními jednotkami se vylodily i ženijní jednotky, které okamžitě po přistání začaly budovat pomocná letiště na pobřeží. O dva dny později již americké stíhací bombardéry používaly první polní letiště a od 19. června již všechny americké stíhací bombardéry i stíhačky operovaly z letišť v Normandii. Do 24. června jsme jich zjistili celkem třiadvacet, většinu z nich v anglickém sektoru.

Pod ochranou konsolidovaného spojeneckého letectva se do 1S. června rozvinulo na pevnině okolo 2S divizí, 427 000 lidí s 62 238 vozidly a 105 175 tunami materiálu. Německé protiútoky, které byly nejúpornější v okolí Caen, se zhroutily pod krupobitím spojeneckých bomb, na kterém se ve dne poprvé podílely i anglické bombardéry. 18. června se nepříteli podařilo proniknout na západní pobřeží poloostrova Cotentin, čímž byl obklíčen přístav Cherbourg. 29. června pevnost padla. Spojenci tím dosáhli důležitého operačního cíle.

Nepřítel počítal s 25 až 30 německými divizemi. Nesetkal se ani s polovinou tohoto počtu. Přitom jsme měli k dispozici daleko větší síly. Hitler se rozhodl vrhnout je do boje příliš pozdě, protože ještě dlouho po 6. červnu očekával další spojenecká přistání na jiných místech. Proto se nástup armádních záloh uskutečnil tak pozdě. Následkem spojenecké nadvlády ve vzduchu se pak pozemní vojsko ocitlo ve stejných nesnázích jako luftwaffe.

Anglické a americké taktické letectvo rozšířilo úsilí o znemožnění německého přísunu hluboko do Francie. V jedné zprávě velitele 2. tankové divize čteme: „Spojenci mají absolutní převahu ve vzduchu. Bombardují a postřelují každý pohyb, dokonce jednotlivá vozidla a osoby. Náš prostor neustále pozorují... Pocit bezmocnosti proti nepřátelským letadlům... má paralyzující účinky..."

Němečtí stíhači přes obrovské úsilí nebyli schopni na této zoufalé skutečnosti cokoli změnit. V beznadějné snaze bránit se nepřátelské převaze jsme měli neobvykle vysoké ztráty. Denně se nemohlo operačních letů na Západě zúčastnit více než 250 našich stíhačů. Grupy, doplněné teprve před několika týdny novými piloty a letadly, se v žáru invaze roztavily. Kromě ztrát ve vzduchu jsme trpěli neustálými útoky na letiště, nepravidelným doplňováním záloh, přetíženým systémem zásobování potravinami i náhradními díly a celého komplikovaného aparátu, který obsluhovaly vysoce vycvičené a proto i velmi citlivé technické jednotky. Tak jsme se ocitli na okraji naprostého zhroucení.

Až do pádu Paříže jsem strávil dvakrát několik dnů u jednotek na Západě. Mé zážitky byly otřesné. K bezútěšným vnějším poměrům se přidružil i dalekosáhlý vnitřní rozklad. Neustálý pocit beznadějné převahy, těžké ztráty, beznadějnost boje, kterou jsme dosud nikdy nepocítili, výčitky shora, nedůvěra, v níž se luftwaffe ocitla u druhých zbraní bez vlastní viny, spojené s ostatními válečnými potížemi, přisouzenými v tomto stadiu každému Němci, udělaly z těchto týdnů nejtěžší zkoušku soudržnosti, jakou kdy stíhači podstoupili.

Byla to opravdová „válka v křoví". Jakmile jediná stíhačka vyjela z úkrytu, okamžitě jí seděl za zátylkem nepřítel. Dřív než stíhači odstartovali, při projíždění na start, při startu a pak při přistávání až po zmizení posledního stroje v ochranném krytu, neustále hrozilo nebezpečí, že nás nepřítel odhalí a zničí. Nakonec jsme se uchýlili do hlubokých lesů, kde musely veškeré technické služby a zásobovací provoz probíhat pod korunami stromů. S obrovskými těžkostmi a s mnoha nehodami rolovaly naše stroje na start a po letu opět do úkrytů. Ale ani to dlouho nevydrželo. Spojenci začali brzy bombardovat lesíky jako možný úkryt německých stíhaček. Grupy, které se mistrovsky ukrývaly a improvizovaly a neměly přitom ještě velké štěstí, byly v krátké době rozbity.

Přesně čtrnáct dní po invazi klesla bojová síla jednotek tak nízko, že ji nebylo možné postavit na nohy ani přednostním doplňováním a zásobováním.

Začal jsem proto podruhé tvořit zálohy. Povolení z nejvyšších míst bylo pro mne důkazem správnosti názoru, že by bývalo lepší, kdybychom nenasazovali od začátku všechny jednotky proti invazi, ale nejméně dvě eskadry ponechali v říši na dozrání a pro vystřídání. Tento návrh tehdy neprošel.

Pak nezbývalo nic jiného, než jednu grupu po druhé stáhnout z boje a přeložit ji do Německa. Přitom byly zbývající stroje a část pilotů předěleni k doplnění grupám zůstávajícím v boji. Obnova pokračovala v uspokojivém tempu. Výroba stíhaček byla velká. Výcvik dorostu a přeškolení zkušených pilotů na stíhače přes nedostatek benzínu probíhal na plné obrátky. V srpnu ukončilo stíhací školy asi tisíc pilotů. Úroveň výcviku ovšem v žádném případě nebyla uspokojivá a vyžadovala dodatečně nejméně patnáct letových hodin u nově se tvořících nebo doplňovaných jednotek.

Zpočátku byly obnovené a doplněné grupy okamžitě posílány zpět do prostoru invaze. Situace v říši se mezitím tak přiostřila, že jsme museli začít všemi prostředky tvořit novou zálohu. Strategická bombardovací ofenzíva proti říši byla přerušena jen v prvních dnech invaze. Domnívali jsme se, že nepřítel zkoncentruje celé letectvo, tedy i strategické, na rozšíření invazní fronty. Stejný názor mělo i anglické velení. Vzneslo na spojenecké vrchní velení požadavek, aby těžké bombardéry během bojů na pobřeží nesměly být nasazeny k vlastním strategickým úkolům, ale musely zůstat v pohotovosti k útokům při možném kritickém vývoji. Spaatz naproti tomu od Eisenhowera vyžadoval, aby bombardování Německa mělo i nadále přednost. Eisenhower rozhodl v jeho prospěch. Spojenecké strategické letectvo dostalo rozkaz pokračovat v bombardování říše za předpokladu, že situace na frontě není tak napjatá, aby vyžadovala jeho zásah. K tomu účelu měli k dispozici:

2 100 těžkých bombardérů 8. AAF v Anglii.

1 200 těžkých bombardérů 15. AAF v Itálii.

1 100 těžkých bombardérů Bomber Command RAF v Anglii.

Nejdůležitějším cílem v Německu byla nyní výroba syntetického benzínu. Podle plánu byly úkoly rozděleny takto: 15. AAF z jihu útočí na rafinérie, sklady a výrobu v Ploiesti, Vídni, Budapešti, Blechhammeru a Oderthalu (Horní Slezsko). 205. bombardovací skupina RAF umístěná též v Itálii bude i nadále zaminovávat Dunaj a 8. AAF z Anglie bude útočit na výrobu v Poelitzu, Zeitzu, Magdeburku, Leuně a Ruhrlandu v Dolním Slezsku a proti rafinériím v Hamburku-Harbergu, Brémách a Hannoveru. Konečně Bomber Command zaútočí na deset továren v Porúří.

Mohutný koncentrovaný útok, který začal již deset dní po zahájení invaze, úplně vymazal zbytek stíhačů v Německu. Na rozkaz vrchního velitelství luftwaffe zůstaly v říši jen dvě stíhací eskadry pro použití za špatného počasí - JG 300 a JG 301. Již ve druhém týdnu invaze se vrátila do říše grupa útočných stíhaček, která se tu velice osvědčila.

Když byla 16. června útokem na Vídeň z Itálie obnovena velká bombardovací ofenzíva proti zásobování palivem a pokračovala 18. a 20. června útokem 8. AAF na Hamburk a střední Německo, vždy v síle více než 1 000 čtyřmotorových bombardérů, chráněných 700-800 doprovodnými stíhačkami, mohli jsme se bránit groteskně malými silami, ale přesto tak účinnými, že způsobily bombardérům citelné ztráty. 20. června bylo z 1 361 bombardérů 48 sestřeleno a 468 poškozeno. Americké hlášení hovořilo dokonce opět o dočasné ztrátě letecké převahy. V těchto bojích jsme ztratili 28 stíhaček.

Následující den, 21. června, prožil Berlín dvoutisícitunový nálet, kterému předcházely značné rozpory na spojenecké straně.

Před několika dny začaly dopadat na Londýn německé zbraně V. Jako odplatu Angličané požadovali bombardování Berlína v dosud nepoznaném rozsahu. Harris byl dokonce připraven poslat své noční bombardéry nad říši ve dne. 3 000 anglických a amerických čtyřmotorových bombardérů mělo změnit hlavní město Berlín v hromady sutin. Spaatz energicky protestoval proti tomuto plánu, který označil za teror. Také Eisenhower a vrchní velitelství amerického letectva ve Washingtonu zaujali stanovisko, že při úvahách o takovémto obrovském útoku musí být rozhodující jen vojenská hlediska. Anglický odvetný útok se neuskutečnil. Harris odvolal účast svých bombardérů, protože údajně kvůli těžkým bojům v Normandii neměl k dispozici dostatečný počet doprovodných stíhaček. Proto Američané letěli sami, bombardovali letecké závody, železniční zařízení a vládní čtvrt a ztratili 44 těžkých bombardérů.

Část tohoto svazu, sestávající se ze 114 létajících pevností a 70 mustangů, před příletem k hlavnímu cíli odbočila, nalétla kurs na Ruhrland v Dolním Slezsku, zaútočila na tamní výrobu syntetického benzínu a pokračovala v letu na východ: směr Sovětský svaz. Tato událost vzbudila v německém vedení chmurné vyhlídky. Máto snad znamenat otevření třetí letecké fronty? Mohou se nyní místo kyvadlového bombardování očekávat trojúhelníkovité? Musí se snad nyní obávat i strategického bombardování z východu? Mělo být namáhavé stěhování průmyslu na východ marné? Budeme donuceni po vybudování obrany na západě a na jihu vytvořit obranu i na východě?

Nebyly to bezdůvodné obavy. Přesně tímto směrem se zaměřilo spojenecké plánování. Myšlenka kyvadlového bombardování nebo operací podobajících se pohybu tkalcovského člunku byla již dlouho spojeneckými stratégy připravována a živě se za ni přimlouvali zvláště Američané. Také přání dokázat Sovětům ochotu k těsné spolupráci tu sehrálo svou roli. Přesto se nezdálo, že by byl Kreml příliš nadšen. Také anglická letecká strategie, pohybující se v konzervativní dráze, nebyla s tímto plánem spokojena. Přesto se američtí letečtí generálové Dean a Vandenberg vydali v listopadu 1943 na cestu do Moskvy, aby tam zahájili vyjednávání. Sověti byli vysloveně zdrženliví. Ale Molotov nakonec vyslovil „zásadní souhlas“.

Roosevelt brzy nato využil příležitosti při setkání se Stalinem v Teheránu a osobně s ním o této záležitosti pohovořil. Obzvlášť nadšeným zastáncem této myšlenky byl jeho syn Elliot. Nakonec i Stalin po mnoha námitkách souhlasil. Uběhly další měsíce, aniž se co událo. Konečně v únoru 1944 se podařilo Harrimanovi v dlouhé rozmluvě Stalina přesvědčit. Kremelský diktátor svolil připravit pro začátek šest letišť pro přijetí dvou set amerických bombardérů a jejich doprovodných stíhaček.

Po schválení vyslal generál Spaatz okamžitě do Sovětského svazu vojenskou misi. Ovšem z původně slíbených šesti letišť zbyly již jen tři. Navíc se nacházely v zuboženém stavu: Poltava, Mirgorod a Pirjatin.

Koncem května, po překonání zdlouhavých formalit s přechodem hranic dvanáctisetčlenného pozemního personálu, byla sovětská letiště připravena na přivítání prvních amerických bombardérů. Akce mohla začít. Velitel amerického letectva ve Středomoří, generál Eaker, letěl sám v čele sto třiceti létajících pevností, které odstartovaly 2. června pod ochranou sedmdesáti mustangů. Cílem útoku byl maďarský Debrecín.

Útvary přistály v přehlídkových formacích. Let proběhl bez jakýchkoliv příhod. Moskva mohla oznámit první zdařilý nálet mezi Itálií a Sovětským svazem. 11. června odlétaly létající pevnosti zpět do Itálie. V Německu akce pod vlivem starostí s invazí zapadla. Očekávaný šokující účinek se nikde neprojevil. Teprve když Američané 21. června akci opakovali - tentokrát se svaz oddělil od celého útoku 8. AAF na Berlín - vzbudila větší pozornost.

Údajně to měl být německý He 177, který přinesl zprávu o této události. Zdá se, že se nepozorovaně připojil k americkému svazu. Německé velení zapracovalo bleskurychle. Dvě stě německých bombardérů IV. (strategického) leteckého sboru odstartovalo brzy večer 22. června 1944 ze základen ve východním Polsku k útoku na tisíc kilometrů vzdálený cíl. Jednotky převzaly Angličany perfektně vypracovanou techniku nočních náletů s proudem bombardérů, stopaři a osvětlovači. Počasí bylo příznivé, obrana minimální. Zcela beze ztrát svrhly německé bombardéry svůj náklad na Poltavu, kde stála skoro s mírovou bezstarostností odstavená letadla. Bylo zničeno 43 létajících pevností, 15 mustangů a také sovětská letadla, 26 dalších bylo poškozeno a shořelo 1,7 miliónu litrů leteckého benzínu, s námahou sem dopraveného kolem půlky zeměkoule. Padl jeden Američan a pětadvacet Rusů. Následující den jsme napadli Mirgorod a Pirjatin. I když Američané nyní svá letadla ukryli do bezpečí, byly zničeny zásoby pum a paliva. Německá luftwaffe dokázala, že je ještě schopna plnit strategické letecké úkoly.

Šlo ovšem o poslední úspěšnou akci tohoto druhu. 23. června začala velká sovětská ofenzíva, která se již nikdy nezastavila. Celé letectvo východní fronty bylo nasazeno k podpoře armády.

Bombardování Německa i bez podpory sovětských základen mělo těžké následky. Den i noc se zřídkakdy obešly bez masového útoku více než tisíce čtyřmotorových bombardérů. Jedno německé město po druhém se měnilo v trosky.

Letní měsíce s dobrými povětrnostními podmínkami a viditelností umožňovaly denní přesné útoky. Jen na výrobu syntetického benzínu bylo od začátku invaze do konce června svrženo 20 000 tun bomb. V tomto měsíci se projevil nedostatek paliva. Zásobování palivem kleslo z 927 000 tun v březnu 1944, na 715 000 tun v květnu 1944 a na 472 000 tun v červnu 1944.

Nad Německem se objevily americké stíhačky a volným stíháním podporovaly bombardovací ofenzívu napadáním středisek zásobování pohonnými hmotami a skladů. Aby předešel těžkému poškození zbývajících továren, vytvořil Speer „Zvláštní štáb Geilenberg“, který s armádou 350 000 převážně zahraničních dělníků prováděl opravy velkých a výstavbu četných malých, roztroušených a dobře maskovaných výroben syntetického paliva.

Na invazní frontě se tou dobou útoky spojeneckého strategického letectva soustřeďovaly jen na nejdůležitější centra. Například 18. června zaútočilo 1 600 těžkých a 300 středních bombardérů 8. AAF na zuřivě se bránící Němce v bojích u St. Ló. V několika minutách dopadlo na bojiště 7 700 tun bomb. Bylo to dosud nejtěžší bombardování během války. O několik dní později podal von Kluge Hitlerovi hlášení na velitelské poradě. Vzhledem k nynější naprosté převaze nepřítele ve vzduchu nezbývá nic jiného, než oblast vyklidit.

O týden později, 25. června, Spojenci opakovali svůj útok na stejný cíl s ještě větší silou. 1 507 těžkých, 380 lehkých a 559 stíhacích bombardérů napadlo německá postavení. Podle zjištění velitele školní tankové divize bylo 70 % vojáků jeho jednotek „mrtvých, raněných nebo nervově zhroucených“. A von Runstedt označil toto bombardování jako „nejúčinnější taktické použití letectva, jaké kdy zažil“.

Není proto třeba příliš zdůrazňovat, že masové bombardování 25. června znamenalo počátek zhroucení německé obrany v Normandii a průlomu spojenecké invazní armády do nechráněného zázemí. 26. a 27. června se u St. Ló ještě bojovalo. Večer toho dne se německý odpor na mnoha místech fronty zhroutil. Nepříteli se podařilo proniknout do hloubky obrany. 31. června se dostal do Avranches a o den později se průlom zdařil. Zpočátku bylo hrdlo úzké, ale přesto z něho proudila milionová armáda na jih a jihozápad, aniž by narážela na odpor, který by stál za řeč.

Bitva o Normandii skončila, invaze se s konečnou platností podařila. Naděje německého velení, že se zdaří průlom uzavřít, se nesplnila. Zoufalé protiútoky u Falaise neprorazily. Válečný deník 7. armády nás informuje: „Nezvykle energické zásahy nepřátelských bombardovacích stíhaček protiútok zastavily“. Luftwaffe, nebo lépe to, co z ní na Západě ještě zbývalo, se zúčastnila každým

použitelným strojem zoufalého pokusu nepřítele zastavit. Pokud počasí dovolilo, a v neustálém hlídkování nad našimi základnami nastaly přestávky, měli stíhači dokonce úspěch. Poprvé Američané zaznamenali účinné denní útoky německých stíhaček na kolony tanků a motorizovaných jednotek 2. srpna. Naše letectvo provádělo asi čtyři sta bojových startů stíhaček každý den. Až dosud se nám jen zřídka podařilo opustit naše lesní úkryty, ale nyní se denně odbývaly těžké letecké bitvy. Při panujícím nepoměru mezi počtem spojeneckých a našich strojů byly naše ztráty vysoké.

A zjištění Američanů je sice hořké, ale pochopitelné - že totiž naši tehdejší piloti měli více bojového ducha než umění.

V obraně říše se stíhači začali opět pozvolna prosazovat. Zvláště těžké ztráty zaznamenala 15. AAF při útocích z Itálie na Ploiesti a prostor Vídně. V červenci 1944 ztratila rekordní počet 318 bombardérů. A v srpnu měla dokonce větší ztráty než obě v Itálii bojující americké armády. Podobné zjištění vyjádřil Harris při poradě spojeneckých velitelů letectva: v průběhu několika týdnů po zahájení invaze stoupaly bojové ztráty Bomber Command tak, že byly vyšší než ztráty 2. britské armády na invazní frontě.

My jsme tehdy přirozeně měli před očima jen vlastní žhavé starosti. Luftwaffe v létě ztrácela průměrně 500 letadel týdně. Otřesné jsou bojové ztráty od června 1941 do června 1944 - 31 000 mužů létajícího personálu. V následujících pěti měsících od června do října 1944 stouply o dalších 13 000 mužů na celkových 44 000 důstojníků a poddůstojníků!

Částečné uvolnění spojeneckých archivů nám dnes umožnilo pohled i na druhou stranu. Tu se ukázalo, že zatížení letecké války přes převahu, úspěchy a blížící se vítězné skončení války, bylo pro spojenecké posádky tak velké, že se pokles jejich bojové morálky stal opět vážným problémem.

Měřítkem nálady ve spojeneckých jednotkách byla i četná nouzová přistání amerických bombardérů v neutrálních zemích. Do konce července 1944 hledalo 94 posádek bombardérů útočiště ve Švédsku a 101 posádek ve Švýcarsku.

V každém případě koncem července 1944 Spaatz ohlásil americkému hlavnímu stanu, že německá luftwaffe ještě zdaleka není mrtvá a že všechny známky nasvědčují, že je nutné počítat se zesíleným odporem německých stihačů. Naše snaha o obnovení výstavby stíhacích záloh, která u spojenců vyvolala takové obavy, vyvolávala nové naděje. Postavili jsme četné nové jednotky a každodenním cvičením jsme je připravovali k boji. Počátkem srpna dosáhla tato nová záloha stavu okolo 700 pilotů a letadel.

Co bychom ještě před rokem mohli s tolika stíhači podniknout a čemu zabránit! Ale nyní? Bylo správné vrhnout to vše do velkého ohně na Západě? Nebo by to snad byl zločin? V těchto tíživých otázkách jsem se snažil udělat si jasno, když jsem podnikl druhou inspekční cestu po invazní frontě. Průlom u Avranches hrozil proniknutím k Paříži. Všude se projevovaly první známky

začínajícího hroucení. Zbytky stíhacích jednotek musely být s výjimkou nejsevernějších jednotek staženy na východ od Paříže. Vzhledem k rychlému ústupu zde nemohla být připravena ani letiště, ani zajištěno spojení. Armádní velení nebylo schopné zjistit, kde, kdy a zda vůbec je možné třeba jen dočasně zastavit spojeneckou ofenzívu.

Na západě jsem získal jasný osobní názor, jakou cenu by za daných okolností mělo přiměřené bojové nasazení. Tento názor nebylo možné získat při situačních poradách leteckých armád, sborů, nebo dokonce vrchního velitelství. Naopak, čím dál od bojiště, tím víc musela nahradit realitu prestiž a velitelská rutina. Při návštěvě různých bojových jednotek jsem si udělal jasno o nepoměru mezi vynaloženými prostředky a úspěchy našich bojových letců. Věděl jsem, že jsme ještě nikdy nemuseli bojovat za tak beznadějných podmínek. A rozkaz nařizoval v těchto bojích pokračovat. Když byly Montgomerymu nahlášeny německé posily, pronesl cynická slova, že jen rozmnoží německou porážku. Co jsme mohli dělat? Měli jsme pokračovat v těchto drahých a skoro neužitečných demonstracích, jen abychom též zemřeli, abychom upálili sami sebe? Bylo mi naprosto jasné, že nezbývá nic jiného, než bez servítků přednést vrchnímu velení skutečnou situaci, pokud při všeobecném zatížení budou ještě ti „nahoře“ naslouchat. Ostatně bylo nutno pokračovat ve vytváření záloh a ještě tento úkol urychlit.

Jakmile jsem se vrátil do Berlína, dal jsem si předložit poslední stavy zálohy stíhačů. Počet stoupl skoro na 800. Ale současně s touto radostnou zprávou jsem obdržel od vrchního velitelství luftwaffe rozkaz okamžitě nasadit veškeré zálohy do obranné bitvy na Západě. Na tento rozkaz se nedalo nic odpovědět! Zálohy musely skončit v ústupovém proudu a být zničeny. Na kritické situaci armády nemohly nic změnit, i kdybychom měli k jejich přijetí a zásobování dostatečnou pozemní organizaci. Letecké eskadry přece nemohou být vrženy do průlomů jako pěchotní pluky. V obraně říše by se tyto skupiny složené z 80 procent z nezkušených pilotů při masovém nasazení a přijatelných ztrátách zpevnily a pozvolna získaly bojové zkušenosti. Úkol ubránit německou válečnou výrobu před úplným zničením by jejich nasazení opravňoval a vyplatil by se. Na Západě budou ve vzduchu nebo na zemi zničeny bez jakéhokoliv operačního využití.

Na námitky u štábu luftwaffe jsem dostal jedinou odpovědi „vůdcův rozkaz“. Göring mě nepřijal. Stáhl se „pro nemoc“ do pozadí. Skutečným důvodem mohlo být zhroucení po výčitkách, vznesených jak proti němu a tak proti celé luftwaffe. Do posledního okamžiku se snažil zatajit před vedením skutečnou situaci. Ted již nemohl nic přikrášlovat ani zatajovat. Nahé skutečnosti letecké války hovořily reálnou a neúprosnou řečí.

S Göringem jsem již nemohl počítat. Obrátil jsem se na ministra zbrojení Speera. I v této zoufalé situaci zůstal jako vždy střízlivý a věcný. Požádal o

informace, co mohou stíhači podniknout proti dennímu bombardování. Klíčový průmysl a doprava byly zasaženy v takovém rozsahu, že rozbíjení nesmělo pokračovat již ani týden. Ohlásil jsem Speerovi, že vůdce neodvolatelně rozkázal přeložení posledních záloh stíhačů do počínajícího ústupu na Západě.

„Pokud nejedná říšský maršál," řekl Speer, „pak je to moje povinnost. Okamžitě přijďte ke mně na ministerstvo. Ještě dnes odletíme do vůdcova hlavního stanu. Toto opatření musí být zrušeno." Za čtyři hodiny jsme přistáli v Rastenburgu. Brzy nato jsme stáli ve vůdcově bunkru. Hitler působil podrážděným přepracovaným, tělesně i duševně narušeným dojmem. Speer mu krátce a přesně vylíčil situaci. Svůj návrh jako vždy doložil věcnými čísly. Hitler ho poslouchal s viditelně stoupajícím odporem. Když pak Speer žádal zesílení obrany říše na úkor západní fronty a zvláště nasazení stíhacích jednotek přeložených do Francie, nemohl větu ani dokončit. Začal: „Galland právě přiletěl ze západu a může vám, můj vůdče..." Tu ho Hitler přerušil s cholerickou vehemencí. Speer byl odmrštěn způsobem, který se mě dotkl zvlášť nedostatkem věcnosti. Hitler zakázal jakýkoliv zásah do svých operačních opatření. Speerovi řekl: „Starejte se raději o zbrojní výrobu." A velice povrchně poznamenal ke mně: „Postarejte se o okamžité splnění mého rozkazu." A nakonec dodal k nám oběma: „Nemám již na vás čas." Byli jsme vyhozeni.

„Velký úder"

Po tomto rychlém ukončení neúspěšné rozmluvy jsme se chtěli ještě tuto noc vrátit do Berlína. Ale řekli nám, že vůdce s námi chce hovořit ještě příští den. To mohlo sotva znamenat něco dobrého. Po ledovém pozdravu nám následující den řekl, že dostal zprávu, že němečtí stíhači na západě vzhledem ř

k nedostatečnému výkonu našich stíhaček již vůbec nezasahují do leteckých bojů, ale ještě dříve, nežli k nim dojde, seskakují padáky. Snažil jsem se mu odpovědět, že se snad může jednat jen o jednotlivé případy. Chtěl jsem mu dokázat, že bojový duch německých stíhačů i přes nepředstavitelné zatížení

a ztráty není ochromen. Pokoušel jsem se vysvětlit současnou nesnesitelnou situaci. Hitler mě ale nepustil ke slovu. Jeho rozčílení se tak vystupňovalo, že hlasitě křičel:

„Já stíhače rozpustím. Nehledě k několika stíhacím grupám, vyzbrojených nejmodernějšími stíhačkami, budu bránit říši jen protiletadlovými děly. Speere, dávám vám rozkaz, předložit mi okamžitě nový plán. Výrobu stíhaček změnit na protiletadlová děla a obrovsky zvýšit jejich produkci."

K odpovědi se nedostal ani Speer. Hitler mu dal lhůtu deseti dnů k předložení nového plánu. Pak Hitler přerušil tuto krátkou a výlučně jednostrannou rozmluvu. Když jsme stáli před bunkrem, ve kterém byly právě vysloveny nejstrašlivější rozkazy celé války, zapochyboval jsem, zda to má ještě něco společného s rozumem. Celé jednání působilo bláznivým dojmem. Speer mi totiž řekl, že se tímto rozkazem nemám dále zabývat. V následujících dnech dokáže, že přeměna průmyslu lehkých kovů na výrobu kanonů je nesmysl. Pokud si to vůdce přeje, zvýší výrobu protiletadlových děl. Ale jen při omezení výroby lokomotiv. Hranice vyzbrojení protiletadlovými děly není v kanonech, ani v pracovních silách, ale ve výrobě výbušnin. Již nyní je nedostatek munice. Například do dělostřelecké munice již musí být přidávána kamenná sůl. Pokud stíhači nebudou schopni bránit výrobu výbušnin a pohonných hmot, bude v nejkratší době přerušena všechna zbrojní výroba.

Tato střízlivá a jasná slova působila přesvědčujícím způsobem. Speer měl pravdu. O rozpuštění stíhačů se již nikdy nehovořilo. Uskutečnění tohoto vůdcova rozkazu bylo těžko zdůvodnitelné. Zmínku zasluhuje skutečnost, že Hitler si byl tehdy plně vědom významu letectva. Mezi tajnými akty ve vůdcově hlavním stanu byl nalezen stenografický záznam „porady vůdce s generálplukovníkem Jodlem 31. července 1944 ve Vlčím doupěti, začátek ve 23.53 hodin". Tento dokument, označený nejvyšším stupněm utajení, obsahuje

Hitlerův názor na důvody probíhajícího zhroucení Německa na západě. „Musí nám být zcela jasné, že se situace ve Francii může změnit jen tehdy, pokud se nám podaří - a to také jen na určitý čas - získat převahu ve vzduchu. Přesto jsem ale toho názoru, že přirozeně - ať již ten okamžik bude jakkoliv hořký - musíme udělat vše, aby letecké jednotky, které nyní v Německu budujeme, byly připraveny pro nejkrajnější případ, jako skutečně poslední záloha, abychom je - dnes ještě nemohu říci, kde padnou poslední kostky vrhli tam, kde bychom snad mohli přivodit zvrat“. To bylo řečeno a zapsáno několik dní před naší návštěvou ve vůdcově hlavním stanu.

Mezitím pokračovalo přemísťování stíhacích záloh do ustupujícího proudu západní armády. Velká část těchto osmi set stíhaček do bojů vůbec nezasáhla. Mnohé jednotky musely být rozděleny, protože byly poslány na právě vyklizená letiště. Jiné padly do rukou nepřátel, protože podle rozkazu přistály na letištích, která již spojenci obsadili. Více než dvěma stům stíhaček nezbývala jiná možnost, než s ohledem na neznalost situace přistát někde v terénu, kde je pak zpravidla zničil nepřítel. Počet letadel, sestřelených při přesunu, se nikdy nepodařilo zjistit. V každém případě se této pozoruhodné síle, vyslané proti západu, nepodařilo sestřelit ani pětadvacet nepřátelských letadel, zatímco asi čtyři sta stíhaček, většina z nich i s piloty, bylo obětováno bez jakéhokoliv operačního úspěchu, sestřeleno, ukořistěno nepřítelem, rozprášeno a zničeno.

Ústup luftwaffe z Francie neprobíhal lépe, bezpečněji, ale také ne hůře než ústup jiných jednotek branné moci po průlomu u Avranches, který se podobal útěku. Za těchto okolností na každém úseku převládala dezorganizace a demoralizace. Přitom nesmíme zapomínat, že pozemní jednotky, organizace, přísun a obzvlášť jednotky letecké hlásné služby a její zařízení byly ve velké míře obsluhovány pomocným personálem, který vojenský obraz těchto rozháraných poměrů určitě nezlepšil. Dále musím připomenout, že příprava a spořádaného ústupu byla nejen zakázána, ale pokládána za poraženectví. i Proto se musíme obdivovat, že nenastala všeobecná panika.

Zvláštností vojenského letectva je, že poměrně malá bojová jednotka má k dispozici velký aparát pomocných služeb. Již proto není lehké zachovat její údernou sílu při rychlém postupu a těžkopádnost její pozemní organizace působí při ústupu tím hůře, čím je rychlejší a méně organizovaná. Zde lze také najít důvod rychlého zhroucení francouzského letectva v roce 1940. Mnoho jeho příslušníků přitom dokázalo odvahu i umění v dobrovolnických jednotkách RAF. Armée de 1'Air nebyla ani tak poražena ve vzduchu, jako zničena na zemi a její zbytky zapadly do proudu francouzského ústupu, ve kterém zanikly.

Něco podobného se nyní dělo s luftwaffe při ústupu z Francie. Nepřítel nás již v každém případě považoval za vyřízené. Americké dokumenty dokazují, že spojenecké velení nepovažovalo za možné, aby se luftwaffe ještě vzchopila. Již

mnoho let bombardované závody leteckého průmyslu byly v létě napadeny znovu 18 500 tunami bomb. 27. srpna 1944 napadly anglické noční bombardéry poprvé ve dne jedno německé město na západě.

Abychom zavedli opět pořádek ve stíhacím letectvu, provedli jsme zásadní přeskupení. Výstavba rychle pokračovala. Můj návrh vědomě omezit bojové lety za účelem odpočinku a vytvoření nových záloh k mému vlastnímu údivu nenarazil u vrchního velení na žádný odpor. Zastával jsem názor, že jen tak bude jednou možné provést v obraně říše tak nutný „velký úder“. Toto slovo pochopilo i nejvyšší velení. Velký úder se stal mottem, ke kterému směřovala veškerá námaha těchto dnů. Zdálo se, že naděje, ještě jednou se nepříteli postavit s vyhlídkou na pronikavý úspěch, urychlovala úsilí všech zúčastněných na obnově stíhacích jednotek. Se dvěma až třemi tisíci stíhaček - to byl náš cíl pro příští měsíce - muselo být možné přivodit zvrat v letecké válce pustošící domovinu.

V této době, uprostřed září 1944, se spojenecký postup zastavil v předpolí Západního valu. Dosud byly německé hranice překročeny jen na jednom místě, u Cách. Západní val, uvedený do obranné pohotovosti pouze nouzově a spěšně, nebyl příčinou neočekávaného klidu ve spojenecké ofenzívě. Soupeř považoval za nutné po mnohasetkilometrovém postupu reorganizovat svůj přísun. Snad se dokonce domníval, že dalším zesílením letecké války proti říšskému území brzy dosáhne bezpodmínečné kapitulace bez dalšího prolévání krve. Po německém zhroucení ve Francii nastala v každém případě ve spojeneckém táboře naděje na blízký konec války, snad ještě před koncem roku 1944. Paříž padla 25. srpna 1944. Francii obsadily tři spojenecké skupiny armád: na severu 21. pod velením Montgomeryho, jižně na něho navazovala Bradleyho 12. a Deversova 6., která 15. srpna přistála v jižní Francii.

Řím byl jako první hlavní město Osy obsazen již 4. června, kdy byl celým světem obdivovaný odpor u Monte Cassina zlomen, což umožnilo dotyk spojeneckých sil útočících z jihu s jednotkami, které se 25. května vylodily u Anzia-Nettuna. Churchill tehdy důrazně prosazoval využití spojenecké převahy v Itálii k rychlému postupu v Pádské nížině a dále na severovýchod a plánoval odtamtud s podporou vylodění v Terstu a u Fiume dosáhnout přes Lublaň k Dunaji. Chtěl tak získat iniciativu na jihovýchodě Evropy. Tento plán se neuskutečnil teprve na Rooseveltovo naléhání. Americký prezident si totiž přál stažení spojeneckých sil z italské fronty a vylodění v jižní Francii. Tak se Kesselringovi podařilo stáhnout se spořádaně na tak zvanou „Gótskou linii“ v Appeninách a pak až k Arnu, kde se mohl téměř bez letecké podpory úspěšně bránit až do konce války.

Když pak na rozhraní srpna a září 1944 při postupu na Balkáně Rudá armáda obsadila území v akčním rádiu západních leteckých sil umístěných v Itálii, americké bombardéry dostaly rozkaz k podpoře Sovětů. Ti proti

teheránskému usnesení nenastoupili ke generální ofenzívě proti pevnosti Evropa současně s anglo-americkými invazními jednotkami ve Francii, ale teprve 22. června, kdy bylo naprosto jasné, že se invaze podařila a vyhnuli se tím nebezpečí protiúderu. Německé armády na východě byly krizí na západě tak oslabeny, že Sověti dosáhli rychlého a snadného úspěchu. 23. srpna se Rumunsko odtrhlo od Německa a 5. *září* jej následovalo i Bulharsko. Z Řecka, Albánie a Jugoslávie stažené von Weichsovy jednotky se zoufale snažily připojit k hlavní frontě až do Maďarska. Zabránit tomu jim v tom měly americké bombardovací útoky na podporu Rudé armády. K lepší koordinaci zřídil generál Eaker spojovací štáb v hlavním stanu Tolbuchinovy armádní skupiny. Moskvě se tento způsob spojení samozřejmé nelíbil, ale trpěla jej až do chvíle, kdy americké bombardovací stíhačky jednoho dne u Niše napadly sovětskou kolonu, zničily dvacet vozidel a zabily jednoho generála, dva další důstojníky a tři vojáky. Proto Sověti energicky zakázali každou operační podporu, ba dokonce přelety operačního území sovětské armády.

Přibližně v téže době se odehráli poslední akt západo-východní spolupráce při strategickém bombardování. Po úspěšném německém bombardovacím útoku na Poltavu používaly povolená letiště již jen malé skupinky letadel, převážně bombardovací stíhačky. Když se ale v srpnu blížila Rudá armáda k Varšavě a v polském hlavním městě pod vedením generála Bóra-Komorowského vypuklo varšavské povstání, Spojenci předpokládali, že nastal čas dalších velkých operací. Anglofilské povstalce mělo podpořit i masové nasazení velkých spojeneckých bombardérů. To bylo možné jen s mezipřistáním na sovětských základnách. Stalin, jehož jednotky zastavily postup před varšavskými branami, odmítl dát souhlas. Churchill a Roosevelt osobně intervenovali, ale marně. Teprve když se síly povstalců skoro vyčerpaly, Sověti podporu povolili. 18. září shodilo 107 létajících pevností 1248 kontejnerů se zbraněmi a potravinami. Devět desetin zásob padlo do rukou německých vojáků. Brzy potom Stalin své povolení opět zrušil. Anglické bombardéry startující z Itálie pak provedly bez mezipřistání poslední demonstrační let nad Varšavu. Nad dějištěm dramatu shodily vavřínový věnec. Za několik málo dní poté, co se polské povstání zhroutilo v krvi, pronikla Rudá armáda do předměstí Pragy položeného východně od Visly.

Na západě se Eisenhower rozhodl vytvořit těžiště na levém křídle. Postup Montgomeryho skupiny armád dostal absolutní přednost. 4. září jí padl do rukou výkonný zásobovací přístav Antverpy. Zdálo se, že je možný průlom ze severu do operačně příznivé severoněmecké roviny a odříznutí Porúří. Anglické vedení uvítalo Montgomeryho postup především pro likvidaci „raketového pobřeží“ s tímto postupem spojenou. Spojenci tak říkali základnám německých zbraní V.

Osm dní po zahájení invaze dopadly na britské hlavní město první čtyři V 1. Spojenecká bombardovací ofenzíva tomu nemohla zabránit. Vylodění spojenců si vynutilo zahájení ostřelování ještě dříve, než byly skončeny všechny přípravy. Po třídenní přestávce začalo ostřelování ve větším rozsahu. Během 24 hodin odstartovalo 300 létajících střel. Způsobily velké překvapení. 16. června svolal Churchill válečný kabinet k velmi vážnému zasedání. Výsledkem bylo rozhodnutí nepřerušovat bitvu v Normandii. Londýn musel nést svůj osud, zatímco se činila opatření k odvrácení tohoto posledního nebezpečí.

V 1 byla reaktivním motorem poháněná a setrvačníkem řízená létající střela s plochou dráhou letu, s náloží 800 kg trhaviny a průměrnou rychlostí asi 650 kilometrů za hodinu. Boj proti ní byl tedy relativně jednoduchý. Anglická protiletadlová obrana oznámila, že před dopadem bylo zneškodněno 46 procent střel; 5 procent bylo zneškodněno balónovými uzávěry, 17 procent protiletadlovým dělostřelectvem a 24 procent stíhačkami. Kromě toho pokračovalo bombardování odpalovacích ramp, přestože dosavadní výsledky nebyly považovány za uspokojivé. V červnu 1944 shodila RAF 28 procent celkové váhy pum na německé odpalovací rampy. V červenci to bylo dokonce 42 procent. Celkem svrhly anglické a americké bombardéry v červnu, červenci a srpnu na objekty německých zbraní V více než 100 000 tun bomb. To znamenalo okolo čtvrtiny celkové hmotnosti shozených pum.

Přesto ostřelování létajícími pumami V 1 pokračovalo. Muselo to být pro Spojence žalostné zjištění, že jejich úsilí nemělo jiný výsledek, než že počet za měsíc vystřelených V 1 klesl ze 3 000 na 2 667. Přitom ještě mnoho ztrát šlo na konto přírody a základny. RAF zkoušela novou bombu „Tallboy“ její váha byla 5 500 kilogramů. Američané utočili na odpalovací základny dálkově řízenými B-17, naloženými 9 tunami výbušniny. Uvažovalo se o všech způsobech odplaty, i o použití otravných plynů. Podvýbor válečného kabinetu rokoval každý den za předsednictví samotného Churchilla. Ani během německého „Blitzu“ a bitvy o Atlantik nebyla učiněna taková opatření.

Nakonec Anderson navrhl místo „neustálého napadání odpalovacích ramp ve slepé nenávisti“ rozbít výrobu V 1 a výrobu paliva pro ni. Také Spaatz oproti Tedderovi zastával rozumný názor, že nejlepší cesta, jak zamezit německému útoku zbraněmi V, je ochromit německý průmysl.

Spojenecký postup udělal dočasný konec diskusím a starostem. 1. září explodovala v Londýně poslední V 1, odpálená z pozemní odpalovací rampy. O osm dní později ohlásilo britské ministerstvo obrany „konec bitvy s létajícími bombami“. Ale již příští den se otřásla malá obec u Londýna obrovským výbuchem. Na anglické půdě explodovala první raketa V 2, letící ‚pětinásobnou rychlostí zvuku, nesoucí tunu výbušnin. Obrana proti ní prakticky neexistovala. Ostřelování raketami V 1 bylo opět zahájeno - z letadel. Anglii mohl od nebezpečí zachránit jen rychlý konec války.

Mezi 11. a 15. zářím se konaly rozhodující přípravné porady o plánovaném proniknutí Montgomeryho přes Másu, Waal a Lek do severního Holandska a Německa. Spojenecká předmostí na východních březích těchto řek měla zajistit největší výsadková operace této války. Dvě americké, jedna britská výsadková divize a jedna polská výsadková brigáda s několika dalšími menšími jednotkami byly k této akci připraveny v Anglii. Současně měl do německých postavení vniknout Montgomery a navázat spojení s výsadkem. K podpoře mělo být nasazeno celé spojenecké letectvo. Tehdy se jeho síla odhadovala na 12 182 letadel, z toho 4 294 stíhaček. Německé letectvo na západě mělo tehdy papírový stav 431 stíhaček. Spojenci proto očekávali největší odpor ze strany protiletadlových děl a rozhodli se provést operaci ve dne.

V noci ze 16. na 17. září spojenecké bombardéry masově zaútočily na nebezpečné postavení protiletadlových děl a letiště v operačním území. V prvních ranních hodinách je se stejným úkolem následovalo 852 amerických čtyřmotorových bombardérů s doprovodem stíhaček. A pak více než 2 000 transportních letadel a kluzáků vysadilo dohromady 34 876 vojáků, 1 927 vozidel, 568 děl a 5 227 tun materiálu. Přistání i následující zásobovací lety byly doprovázeny silnou stíhací ochranou. Nad místem přistání rozevřeli spojenci stálý, silný ochranný deštník.

K posílení německých stihačů na západě byly z tvořící se zálohy povolány tři stíhací eskadry a vrženy do obranné bitvy. Přirozeně nebyly schopny výsledku zabránit, ale ani jej významně ovlivnit. Přesto Spojenci podle vlastních údajů ztratili 240 letadel a 139 kluzáků, většinu z nich protiletadlovou palbou.

Angličané měli smůlu, že u Arnheimu přistáli v době přesunu 9. a 10. tankové divize SS, o němž nevěděli. Ani Montgomeryho postup neprobíhal podle plánu. 21. září musely být akce přerušeny. Montgomery uvedl jako důvod nezdaru nedostatečné letecké zásobování Američany. Naproti tomu americká vyšetřovací komise, vedená generálem Arnoldem, uvedla následující důvody: přílišné očekávání brzkého německého zhroucení, nedostatečné britské pozemní síly, falešné časové plánování. V každém případě zněla závěrečná americká zpráva takto: Kombinovaná letecko-pozemní operace, ve kterou vkládali Spojenci velké naděje, aby dosáhli rychlého vítězství nad Německem, skončila neúspěchem.

Arnheim zničil pochopitelně naděje na brzký konec války. Zhroutilo se očekávání, že Německo bude nyní bezpodmínečně kapitulovat. Euforii, vyvolanou ve spojeneckém táboře rychlým postupem, vystřídal nyní všeobecný nářek. Byl ještě zesílen hlášením zpravodajské služby o neočekávaném a nevysvětlitelném zvýšení počtu německých stíhaček. Na frontách se tato skutečnost ještě příliš neprojevila, i když při výsadcích v Holandsku a při následujících zásobovacích letech byl zaznamenán největší počet německých stíhaček od počátku invaze. V září dostali němečtí stíhači z výroby a z opraven

3 013 jednomotorových letadel. Německá letecká výroba dosáhla nyní 4 103 stroji všech typů absolutně nejvyššího stavu v průběhu celé války.

Přitom byl německý letecký průmysl déle než rok plánovitě bombardován. Jen v létě 1944 shodili západní spojenci na německé letecké továrny 18 500 tun bomb. Speer po „velkém týdnu", který měl znamenat smrtelný úder našemu leteckému zbrojení, provedl novou výstavbu a především zesílení. Místo dosavadních sedmadvaceti centralizovaných velkých závodů rozdělil výrobu do 729 malých a nejmenších dílen. Schoval je do tunelů, slují a zrušených dolů, do lesů, roklin a vsí. Mistrně se tu skryly a tak nejenže ztěžovaly Spojencům letecký průzkum, ale paralyzovaly i nejtěžší následky nepřátelské špionáže a sabotáží. Nesmírné těžkostí v hlavních závodech při tak velikém zvýšení výroby nelze vůbec popsat.

Od konce září mohly být proti americkým denním útokům příležitostně nasazeny síly, vytvořené výstavbou stíhacích záloh. Ve spojeneckém hlavním stanu vyvolaly toho dne zprávy o bojových letech značné znepokojení. Doolittle se u Spaatze zapřísahal nedostatečnou ochranou doprovodných stíhaček. Poměr stíhaček k bombardérům jedna ku dvěma již není únosný. Musí být dosaženo poměru jedna ku jedné, ale ještě lépe dvě ku jedné. Rozhovor štábu zachycený o několik dní později vyžadoval dokonce dočasné zastavení náletů na strategické cíle v Německu ve prospěch obnovení „velkého týdne" proti německému leteckému průmyslu.

Ve Washingtonu tento vývoj vyvolal chmurné myšlenky. Znásobení počtu přidělovaných stíhaček nebylo možné. Výroba, doplňování posádek i přísun do Anglie byly omezeny vzhledem k očekávanému konci války. Dokonce se uvažovalo i o snížení počtu bombardérů, když nemohou být účinně bráněny. Úvaha, na kterou by útočníci i obránci určitě zareagovali rozdílně. V každém případě byly velké bombardovací svazy nyní rozděleny na menší - v síle 20 až 25 čtyřmotorových letadel. Bude vyžadována zvýšená pozornost, větší disciplína a let ve formaci při nejvyšším nasazení doprovodných stíhaček.

Nálada ve spojeneckém vedení se v průběhu těchto podzimních měsíců vyznačovala řadou plánů, o nichž se vážně diskutovalo, které ale nakonec nebyly přijaty. Opíraly se o názor, že je nutné zlomit v Německu nejen vojenský, ale i morální odpor. Angličané žádali účast amerických bombardérů na velkých zdrcujících útocích: V akci pojmenované „Höllenhund" (Pekelný pes) měl americký nálet srovnat se zemí Berghof na Obersalzbergu. Konečně se uvažovalo i o koncentrovaném demonstračním náletu všech anglických a amerických bombardérů z Anglie a Itálie v síle okolo 8 000 letadel na celé území říše s bombardováním a shazováním letáků.

Spojenci zvolili správnou cestu, když výše uvedené plány vůbec neprovedli, nebo je realizovali jen částečně. Sami později poznali, že jen ze vzduchu není možné zlomit německou morálku a jediný prostředek, jak čelit nebezpečí

německých zbraní V a odporu německých stíhaček, spočíval v pokračování letecké války proti německé válečné výrobě a jejím vystupňování.

Na prvním místě v této ofenzívě byla jako již dříve německá výroba paliva. Aby zabránili jejímu zvýšení, Spojenci koncem září obnovili přesné nálety. V říjnu na tyto cíle svrhli kolem 13 000 tun bomb, v listopadu 37 000 tun, čímž dosáhla hmotnost svržených bomb na toto průmyslové odvětví skoro 100 000 tun. Když výroba přesto neklesla, naopak z 23 procent stoupla na 31, bylo nutné poděkovat za tento výkon skoro nepředstavitelnému vypětí sil. Přesto zásobování benzínem zůstávalo tak napjaté, že na počátku ardenské ofenzívy mělo německé vrchní vedení zásoby jen na 5 dní.

Při znovuzahájení spojenecké ofenzívy proti benzínu měly dočasné anglické noční nálety větší úspěch než denní útoky Američanů. RAF se podařilo do konce listopadu úplně ochromit výrobu pohonných hmot v Porúří – Nord - sternu, Scholvenu, Wesselingu, Hombergu, Wanne-Eickelu, Castropu, Kamenu, Bottropu a Duisburgu. RAF tvrdošíjně zlepšovala svou taktiku a přístroje. Naši noční stíhači byli v květnu a červnu opět oslepeni novými anglickými rušícími prostředky a při útocích na Kiel a Stuttgart se jim nepodařilo sestřelit ani jediný bombardér.

Koncem října předložil Tedder plán na koncentrování celého spojeneckého letectva s cílem rozbít německé dopravní sítě a tak způsobit zhroucení Německa během několika týdnů. Konference mezinárodních znalců dopravy a spojeneckých zpravodajských důstojníků vypracovala plán, rozdělující Německo na devět oblastí, ve kterých měla být postupně zastavena veškerá doprava. S prováděním tohoto plánu se začalo v prvních listopadových týdnech. Německý zbrojní průmysl se ochromením dopravy ocitl ve smrtelné krizi.

V této poslední válečné zimě opět těžce trpělo civilní obyvatelstvo. Nejenže Angličané pokračovali vedle příležitostných útoků na vojenské cíle v teroristických náletech, také Američané s příchodem špatného počasí přešli k bombardování naslepo. V posledních čtyřech měsících roku 1944 bylo podle amerických údajů při plošném bombardování německých měst naslepo usmrceno 80 000 lidí a zničeno 130 000 domů. Nevyvolalo to paniku ani dezorganizaci, jak předpovídal Harris a mnozí další.

Ofenzíva proti německé výrobě pohonných hmot a dopravě musela s určitostí vést k zadušení válečné výroby. Speer si byl docela jist nevyhnutelností tohoto vývoje. Ale Sársko a Horní Slezsko byly ještě v německých rukou. Přes blízkost fronty tu doly pracovaly ještě na plné obrátky. Ale stav, který nastal o několik měsíců později, kdy vytěžené uhlí již nemohlo být odvezeno ani železnicí, ani vodní cestou, byl na dohled. Pokud by se nyní nepodařilo zastavit ničení ze vzduchu, pak by nebylo možné z výrobně technických a tím i vojenských důvodů pokračovat ve válce. Výroba dosud běžela, ano, dokonce v mnoha odvětvích dosahovala teprve nyní nejvyšší produktivity. V roce 1944

bylo postaveno 40 593 letadel všech typů, tedy počet, kterého nebylo dosaženo v žádném předchozím roce.

Akce „Velký úder“ byla vypracována do všech podrobností. U I. stíhacího sboru v Treuenbrietzenu byli shromážděni všichni komodoři a velitelé grup, aby byli procvičeni v bojových hrách se čtyřmi nebo pěti situacemi při náletech a bojových letech ve všech variantách. Docílilo se tím, že všem bylo naprosto jasné, co se jim musí v rámci plánovaného bojového letu podařit:

1. Při prvním startu navést na nalétávající nepřátelský svaz nejméně 2 000 stíhačů v 11 bojových svazech I. stíhacího sboru.
2. Při jejich příletu a odletu nasadit dalších zhruba 100 stíhačů velitelství letectva - západ.
3. Nasadit proti nepříteli ještě jednou okolo 500 stíhačů při druhém startu.
4. S asi 100 nočními stíhači zaclonit Švédsko a Švýcarsko a zachycovat poškozené a osamocené bombardéry.
5. Sestřelit přibližně 400-500 čtyřmotorových bombardérů při vlastní ztrátě asi 400 strojů a 100-150 pilotů.

To by byla největší a rozhodující letecká bitva této války. Spojenci tušili, že něco připravujeme, i když naši skutečnou sílu podceňovali. Tak Arnold věřil, že „Němci budou mít do jara 1945 k dispozici 3 až 4 tisíce stíhaček“. Spaatz hlásil 15. prosince do Washingtonu, že Německo má velmi významný počet stíhaček a že německé stíhací letectvo je početně silnější než kdykoliv dříve. Avšak strategické možnosti připravované akce zůstaly v těchto měsících nepříteli přes jeho obrovský zpravodajský aparát utajeny. Skutečně ho nenapadlo, že jsme se soustředili na takové zvýšení stíhacích sil, a že počítáme s jejich náhlým nasazením k obraně říše, tedy s „Velkým úderem“. Z osobních, velmi podrobných poválečných rozhovorů vím přesně, jaké akutní nebezpečí snad již příliš sebejisté spojenecké velení letectva přehlédlo.

12. listopadu 1944 jsem mohl ohlásit, že je k boji připraveno celé stíhací letectvo: 18 stíhacích eskader se 3 700 letadly a piloty. Bojová síla, jakou luftwaffe doposud nikdy neměla. Více než 3 000 z nich čeká na „Velký úder“.

Nyní stačilo počkat na příznivé počasí. Naše masové nasazení pokládalo za nejdůležitější podmínku právě tuto okolnost. Vzhledem ke každodenním obrovským náletům na Německo nebylo jednoduché rozhodnutí zdržovat připravené stíhačky před nasazením proti spojeneckým leteckým armádám. Ale navzdory všem dosavadním zkušenostem velení zachovalo klid a netrvalo na bezúspěšných a na ztráty bohatých bojích.

Uprostřed listopadu jsem dostal poplašný rozkaz, jehož tragický charakter jsem tenkrát ještě nerozpoznal. Stíhací záloha se měla připravit na nasazení při velké obranné bitvě armády na západě. To byl nestvůrný požadavek. Veškerý výcvik byl zaměřen na obranu říše. Všichni noví piloti potřebovali nyní ještě dodatečný výcvik, zaměřený na zcela jiné podmínky než jsou boje na frontě.

Ten již nedostatek benzínu nedovoloval. Podle zásobovací situace by bylo neodpovědné spotřebovat naše zásoby, určené k „Velkému úderu“, k výcviku.

20. listopadu jsme navzdory mým námitkám dostali rozkaz k přemístění na západ. V říši měly zůstat jen 300. a 301. stíhací eskadry. Musím přiznat, že když jsem se zúčastnil porady o nástupu stíhačů na západě, nenapadlo mě, že všechny tyto přípravy mají posloužit vlastní ofenzívě. Nechali mě v nevědomosti a do ardenské operace mě zasvětili teprve několik dní před jejím zahájením. Teprve pak mi bylo jasné, že velení si od počátku představovalo pod „Velkým úderem“ něco naprosto jiného než já.

Ze známého a již citovaného rozhovoru Hitlera s Jodlem vyplývá, že již koncem července se uvažovalo o záměru přejít na západě znovu k aktivitě. 11. října předložil generální štáb Hitlerovi vypracovaný operační plán, který on celkově schválil. Plán zajišťoval armádě od začátku velkou podporu stíhačů, samozřejmě za předpokladu, který neexistoval.

V této chvíli ovšem již přípravy pokročily tak daleko, že nemělo smysl snažit se o nějakou změnu. A také můj vliv na vedení klesl tak hluboko, že by takové počínání bylo naprosto bezvýsledné. V té době mě už jen trpěli, protože nikdo nevěděl, kdo má být mým nástupcem. Toto třetí a poslední vytvoření zálohy mělo být zároveň posledním velkým úkolem, který jsem řídil jako generál stíhačů. Záloha byla připravena. Nyní mi ji vzali.

V tomto okamžiku se ve mně zhroutil smysl pro pokračování v boji.

Když se totiž Rudá armáda rozhodla napadnout bránu na západ, nemělo německé velení preferovat jiný úkol, než vrhnout své veškeré síly proti tomuto nepříteli. Kdyby německé divize nyní nastoupily místo v Ardenách proti východu, pak bylo ještě možné zadržet rudou záplavu. Pokud by našich skoro 4 000 stíhačů nebylo použito ke svému původnímu úkolu, k získání letecké nadvlády nad říší, kdybychom je nenasadili k podpoře armády v poslední velké bitvě na západě, pak mohli dosáhnout daleko větších úspěchů proti nepříteli na východě. Dnes je jisté, že německou ofenzívou na západě vznikly předpoklady pro konferenci na Jaltě, kde se rozhodovalo o osudu střední Evropy. Tato konference ještě více upevnila pozici Kremlu proti západním spojencům.

Mohu si ušetřit líčení vývoje událostí po 16. prosinci 1944, kdy 5. a 6. tanková armáda a část 7. armády zcela překvapily nepřítele a pronikly hluboko do jeho postavení. Počáteční výhoda operace, špatné počasí, které bránilo jakékoli letecké činnosti, její pozdější uvíznutí, nedostatek benzínu a zlepšení počasí a opět vše potlačující spojenecká převaha ve vzduchu, to vše bylo již mnohokrát popsáno povolanějšími z jedné i druhé strany. Není žádných pochyb, že jsme mohli dosáhnout strategického úspěchu jen skutečným zázrakem. Koncem ledna Spojenci opět obsadili skoro celé území, ztracené při ardenské ofenzívě. V únoru byla fronta posunutá druhým německým útokem severně a jižně od

Strasbourgu opět zatlačena zpět. Ale 12. ledna zahájili Sověti útok na východě: pět armádních skupin prorazilo německými liniemi.

Stíhací letectvo dostalo v ardenské ofenzívě smrtelnou ránu. Za nezvyklých poměrů, při nedostatečném výcviku a zkušenostech se početně silné stíhací letectvo vůbec nerozvinulo. Během přemísťování, na zemi a ve velkých leteckých bitvách, zvláště během vánočních svátků, bylo zdecimováno a nakonec zničeno. Konec této tragické kapitoly stála takzvaná akce „Bodenplatte“. V prvních hodinách posledního roku války, ráno 1. ledna 1945, odstartovali všichni stíhači v hloubkovém letu, částečně s nočními stíhači a bombardéry jako navigátory, k široce pojatému a přesně připravenému útoku na spojenecká letiště v severní Francii, Belgii a Holandsku. Touto akcí měly být jediným úderem ochromeny nepřátelské letecké síly. Za dobrého počasí by tento velký útok odstartoval dříve, rozkazy k letu vyžadovaly od jednotek to poslední. Ti naproti ale mohli materiální škody brzy nahradit. Podle našich podkladů bylo zničeno 400 spojeneckých letadel. My sami jsme v tomto nasazení přinesli velké oběti. Ve zničující obranné palbě napadených letišť a při přelétávání závor proti V 1 jsme ztratili činností nepřátelských stíhaček i následkem nedostatku benzínu 300 stíhačů, mezi nimiž bylo 59 velitelů jednotek.

Jen radikálním rozdělením jednotek bylo zachováno torzo stíhacího letectva. Tento úkol ale již obdržel můj nástupce.

Jaké možnosti jsme měli!

Byl to hořký okamžik, když jsem byl v lednu 1945 zbaven funkce generála stíhačů. Ale z hlediska, ke kterému jsem časem dospěl zkušenostmi a nalézáním souvislostí, jsem rád, že jsem se tehdy musel rozloučit s velením, jehož pojetí vedení války se nekryly s mým názorem. Pociťoval jsem zadostiučinění z toho, že jsem se mohl zařadit mezi miliony německých vojáků, kteří stále ještě v beznadějném stadiu války plnili svou povinnost a nezdržovali se vojenskými a politickými úvahami. Skutečnost, že jsem se opět mohl zúčastnit bojů na frontě, jsem přes beznadějné vyhlídky pociťoval jako velkou úlevu.

Tak jsem přestal cítit hořkost z věcných a osobních rozporů, kterými jsem tehdy trpěl. Kdo poznal atmosféru těchto napjatých, předrážděných dob, která zatěžovala naše nervy až k prasknutí, mi porozumí. Mohu se proto natolik omezit na podrobnosti, nakolik jsou nutné k pochopení krize ve velení, která vypukla v luftwaffe na přelomu let 1944 a 1945.

Koncem roku 1944 se Göring naposledy temperamentně snažil znovu získat důvěru Hitlera, luftwaffe a obyvatelstva. Bylo ovšem již příliš pozdě. Spáchaná opomenutí a chyby vyvolaly řetězovou reakci, kterou nebylo možné zastavit.

Se ztrátou ústřední moci, kterou říšský maršál pro luftwaffe od jejího začátku představoval, pronikly do našeho velení jiné síly. Začaly se vytvářet různé kroužky, bojující o pozice a vliv. Často se nerozhodovalo na základě věcných názorů, ale v důsledku tuhého boje mezi rozličnými skupinami. Spory se den za dnem přiostřovaly.

Göringovi nemohlo zůstat utajeno, že se krize důvěry ve velení prvního stupně rozšířila ve stíhacím letectvu až k poslednímu mechanikovi. Jak daleko byl od nich vzdálen, jak málo již věděl o jejich duchu a těžkém boji, vyplývá ze způsobu, jakým se pokoušel řešit povážlivou situaci. Svolal všechny velitele denních i nočních stíhacích jednotek k poradě na velitelství armády říše do Wannsee. Určitě šlo o největší shromáždění takového druhu. Mělo to být poslední vystoupení před „Velkým úderem“. Skončilo fiaskem. Nevyvolalo totiž předpokládaný zapalující účinek, ale jen rozhořčení a popuzení.

Hluboká nedůvěra ve velení nepanovala jen u stíhačů. Vytvořením jednotlivých navzájem soupeřících pseudo-radikálních skupin ztratil důstojnický sbor luftwaffe soudržnost. Počátkem listopadu 1944 se Göring rozhodl k jedinečnému opatření, neobvyklému ve vojenských dějinách. Svolal něco jako „parlament luftwaffe“, kterého se zúčastnilo asi třicet jím osobně vybraných frontových velitelů, aby bez jakéhokoliv šetření kritizovali všechny nedostatky

uvnitř luftwaffe, prodiskutovali všechny ožehavé problémy a pak mu předložili návrhy k jejich vyřešení. Pohovor se konal několik dní po nezdařeném projevu k velitelům ve Wannsee od 6. do 12. listopadu v letecké válečné akademii v Berlíně-Gatowu. Brzy jsme mu začali říkat Areopag. Ale oproti tomuto prastarému athénskému krvavému soudu, který rozhodoval v poslední instanci o všech opatřeních vedení státu, bylo naše shromáždění od prvopočátku zatíženo podstatným omezením. Göring se v úvodní řeči zmínila pak dále zdůrazňoval, že naše kritika se nesmí dotknout jeho a Hitlerovy osoby. To znamenalo udělat z aeropagu jen shromáždění žvanilů. Na závěr tohoto pochybného podniku se neobjevil ani jediný realistický návrh. Jediný výsledek - akce otřásla vojenskou disciplínou v jejích základech.

Gatowského rokování jsem se zúčastnil ještě jako „odstavený" generál stíhačů. Moje situace se až do počátku ledna 1945 nezměnila. Když jsem byl pak bez jmenování nástupce poslán na dovolenou, zpráva o tom vyvolala mezi stíhači nepokoj. Byl to poslední popud, aby se sešla řada ve stejné době odvolaných komodorů eskader s Lützovem a Trautloftem a po vážné poradě došla k názoru: tímto způsobem to již dál nejde. Na popud šéfa generálního štábu Kollera a hodnostně nejstaršího stíhače z první světové války, velitele 4. letecké armády rytíře von Greima, předal Lützov Göringovi poselství. Když bylo s nešetrnou otevřeností vysloveno varování o vážnosti situace ve stíhacím letectvu, Göring okamžitě svolal shromáždění všech dosažitelných komodorů.

Konalo se v „domě letců" v Berlíně a mělo nanejvýš dramatický průběh. Lützov formuloval návrhy a požadavky stíhačů jako pamětní spis. Vztahoval se hlavně k těmto bodům: převažující vliv velitelů bombardérů ve stíhacím letectvu, vyzbrojování bombardovacích jednotek letouny Me 262 místo stíhačů, nesplnitelné požadavky na bojové lety za špatného počasí, pomlouvání stíhačů a jejich bojového ducha vrchním velitelem, nedůvěra ve vlivné poradce říšského maršála a požadavek návratu generála stíhačů.

Lützovovy návrhy působily jako výbuch bomby. Protože se vyslovené požadavky stíhačů kryly s těmi, které jsem neustále opakoval, viděl Göring inspirátora ve mně, sesazeném generálovi stíhačů, který se proto nezúčastnil rokování. Göring pln nevole toto rokování ukončil, jednání stíhačů označil za vzpouru a opustil místnost se slovy, určenými Lützovovi: „Dám vás zastřelit." Nakonec Lützov do 48 hodin opustil říši. Vyhnanství, které mu uložili, obsahovalo zákaz stýkat se mimo rámec služebních povinností se mnou nebo s jinými stíhači. Jmenovali ho velitelem stíhačů v Itálii.

Příští ráno jsem byl povolán k šéfovi personálního úřadu luftwaffe, který mě seznámil s Göringovým rozhořčením v domnění, že já jsem hybnou pákou „vzpoury stíhačů". Nezbývá mi než během 12 hodin opustit Berlín a musím vždy přesně ohlásit místo svého pobytu, aby mne mohli dostihnout. Současně

bylo teprve nyní všem stíhacím jednotkám dálnopisem oznámeno mé odvolání z funkce a dosazení nástupce.

Úmysl, abych se na veřejnosti stal obětním beránkem, byl v této zoufalé situaci, ve které se tehdy luftwaffe a zvlášť Göring nacházeli, docela pochopitelný.

Za tohoto stavu věcí jsem se bez povolení vrátil do Berlína. Musel jsem uznat, že výběr mně zbývajících možností není příliš rozsáhlý. Ale pak se stalo něco docela jiného. Neočekávaně mě zavolali do říšského kancléřství. Zde mi Hitlerův pobočník oznámil, že vůdce o některých opatřeních proti mně nevěděl, hru prohlédl a nařídil, aby se „s tímto nesmyslem okamžitě skončilo". Tím byla „Gallandova aféra" uzavřena.

Göring mi oznámil, že vůdce vyhověl mé žádosti a odvolal zákaz mých bojových startů a nařídil, abych dostal možnost osobně prokázat bojovou hodnotu reaktivní stíhačky, kterou jsem vždy prosazoval. Mám postavit jednotku, vyzbrojenou Me 262, piloty si mohu vyhledat sám. Zvláště mi doporučil jím vyměněné, neposlušné a revoltující komodory a velitele grup v čele s „vedoucím vzpoury" Lützovem. Nový generál stíhačů neměl vůči novému útvaru žádné pravomoci. Na druhé straně vznikala nová jednotka v jakési karanténě bez spojení s jinými stíhacími jednotkami. V tom se skrývaly velké přednosti, protože jsme byli v otázkách nasazení zcela nezávislí, žádná divize, žádný sbor, žádná armáda. Kruh se uzavíral. Do této války jsem vstoupil jako nadporučík, velitel letky. A skončit ji mám jako generálporučík a velitel letky. Pravý úkol pro mne. Stíhací útvar, který není nikomu podřízen. Několik vyvolených z elity stíhačů jako piloti. Reaktivní stíhačky, o kterých jsme byli pevně přesvědčeni, že na celém světě není nic lepšího. A já jsem ten šťastlivec, který tuto nejpozoruhodnější letku válečných dějin smí sestavit a velet jí.

Od konce první světové války začali vědci, konstruktéři a stateční muži ve službách tohoto vývoje zkoušet zpětný ráz, využívaný pro děla a rakety, také jako pohon letadel. Závod o zvyšování rychlosti, který se při stávajícím pohonu vrtulí přibližoval ekonomickým hranicím, vyžadoval nové řešení. Jakmile se podařilo řídit uvolněnou energii raket s tekutým palivem a o něco později vyvinout reaktivní proudovou turbínu, dostala se reaktivní síla jako pohonná jednotka letadel do centra pozornosti. Oba objevy umožňovaly vývin energie dovolující dosáhnout takové rychlosti, jaká byla až dosud považována za nemožnou. Jednalo se o hodnoty blízké rychlosti zvuku, ba ještě vyšší. Znamenalo to revoluci v letecké vědě.

První stíhačka na světě, která překročila rychlost 1 000 kilometrů za hodinu, byla vybavena raketovým pohonem. Postavili ji v dubnu 1939, tedy ještě před začátkem druhé světové války, v Messerschmittových závodech v Augsburgu. Zkonstruoval ji dr. Alexandr Lippisch, a to vývojem z bezocasého větroně.

Na podzim 1940, právě když doznívala bitva o Anglii, měl jsem poprvé příležitost zabývat se vlastnoručně plány dr. Lippische. Generální zbrojmistr letectva Udet mě s nimi seznámil v hlavním stanu vrchního velitelství luftwaffe-a při té příležitosti se mnou velmi obšírně hovořil. Považoval první raketovou stíhačku na světě za možný prostředek k obraně říše; ovšem zmínit se o této možnosti ve velení luftwaffe bylo tehdy považováno za poraženectví. Ovšem Udet jí přikládal mimořádný význam. Podle jeho názoru by nové výzkumy, vývoj a konstrukce v tomto oboru zcela zvrátily vývoj letectví, ale rozhodujícím způsobem je ochromil právě vydaný zásadní vůdcův rozkaz, který nařizoval zastavit všechny vývojové a výzkumné práce, které by nebyly zralé k nasazení nejpozději v průběhu jednoho roku. Rozkaz vycházel z předpokladu rychlého vítězství ve válce. Veškerá kapacita se proto koncentrovala na vývoj stojící těsně před dokončením. To, že němečtí vědci a technici přesto dosáhli ve vývoji zbraní V a reaktivních letadel tak velkého náskoku před vývojem v ostatních zemích, je důkazem jejich vysokých schopností. To, že práce v projektových odděleních a konstrukčních kancelářích továren na letadla a motory navzdory vůdcovu rozkazu pokračovaly, je nepochybně Udetova zásluha, protože kryl zúčastněné firmy autoritou svého postavení.

Tehdejší absolutní světový rekord 755 kilometrů za hodinu byl překonán v Peenemünde při čtvrtém pokusu. A pak nastal ten den! Útok na rychlost 1 000 kilometrů, dosud považovanou za nemožnou, vylíčil Heini Dittmar takto:

„Abych ušetřil palivo při startu, dal jsem se vytáhnout Me 210 do 100 metrů, odpojil jsem se, vlastní silou vystoupil do 4 000 metrů a letěl na plný výkon nad předem přesně vytčeným měřeným úsekem. Rychloměr ukazoval 910 kilometrů a neustále stoupal. Na rychloměru se objevovalo 950, 960, 970, 980 kilometrů za hodinu. Motor mě tentokrát nezklamal. Když jsem se opět podíval na přístroje, musela být překročena rychlost 1 000 kilometrů za hodinu. Ručička rychloměru se chvěla. Levá výškovka se začala třást a v témže okamžiku přešel stroj do neřiditelné polohy na zádech s negativním zrychlením tehdy s tím obvykle spojeným. Vypnul jsem motor a stroj začal okamžitě opět poslouchat kormidla. V těch několika sekundách jsem již začínal věřit, že nastal jeho konec. Přesné vyhodnocení měření prokázalo dosažení rychlosti 1 004 kilometrů. Toto se událo 10. května 1941 !“

Uplynuly více než tři roky, než mohl Wolfgang Sp~te sestavit v Brandisi u Lipska první pokusnou skupinu Me 163. Jejím cílem bylo chránit výrobu benzínu v Leune, která byla koncem roku 1944 cílem těžkých útoků nepřátelských bombardérů. Další skupina byla umístěna v Stargardu u Štětína, aby chránila velký závod v Pölitzu. Plánovalo se vytvoření závory z raketových stíhačů kolem Berlína, Porúří a Helgolandského zálivu.

Tento způsob obrany objektů odpovídal vlastnostem Me 163. „Kraftei“ - silné vejce, jak se také tomuto stroji říkalo pro zavalitou stavbu a neuvěřitelnou

energii, dokázal se zásobou 2 000 litrů letět na plný výkon mezi startem a přistáním jen několik minut. Z dosažené výšky 10 000 metrů byl jeho taktický dosah asi 80 kilometrů. Naváděla jej malá, k jednotce patřící naváděcí stanice, vybavená dvěma nebo třemi vlastními radarovými přístroji. Jakmile se nepřátelský svaz nebo jednotlivé letadlo ocitlo v 80kilometrovém okruhu, odstartovaly jednotlivé raketové stíhačky útvaru jedna za druhou v rychlém, na sekundy přesně vypočítaném sledu. Stoupaly v uvolněné formaci kursem, který jim nahlásilo pozemní stanoviště, až se dostaly na dohled svazu a převýšily jej nejméně o 1 000 metrů. Z tohoto postavení podnikly jeden nebo dva útoky a pak se klouzavým letem vrátily na základny. Někdy provedly i příkrý strmý let bez motoru. Bojové lety byly zahájeny ve druhé polovině roku 1944, překotně, pod vlivem nepříznivé situace. Promrhalo se mnoho drahocenného času. Spojeneckou ofenzívu ochromily i tehdy po 100 kusech měsíčně vyráběné stroje. Nebyl ovšem čas brát zřetel na to, že raketové stíhačky používaly stejnou pohonnou hmotu jako zbraně V, jejichž bojové nasazení bylo připravováno na poslední fázi války.

Epochální, revolučně nový německý vynález nebyl v poslední válce prakticky využit. Bylo by bývalo vhodné dokázat správnost tvrzení, že převyšující technické výkony - *strategicky a takticky správné bojové nasazení* - by rozhodujícím způsobem přemohly početně daleko silnější, ale technicky zaostalé množství.

Čtyři dny před začátkem druhé světové války, 27. srpna 1939, uskutečnil pokusný letoun z Ohaimbu, Heinkel He 178, poprvé na světě turboreaktivní let. O této významné události se tehdy dozvěděl jen nejužší kruh přímo zúčastněných. Přesně o rok později, 27. srpna 1940, byl zalétán první italský reaktivní stroj Caproni-Campini. Dosáhl rychlosti 475 kilometrů za hodinu a tato skutečnost byla propagandou zveličena. Pak, 15. května 1941, následovali Angličané s letounem Gloster-Whitle E. 28/39. Ale o tom jsme se tehdy dozvěděli právě tak málo, jako o tom, že 1. října 1941 zalétal v USA šéfpilot Robert M. Stanley letoun Bell-Airacomet s turbinovým reaktivním motorem. Také reaktivní letectví, stejně jako všechny epochální vynálezy, včetně rada

nebylo vynalezeno jen v jedné zemi, ale současně dozrávalo v různých státech s vynikající technikou. Německo ale mělo na začátku vývoje před západními mocnostmi více než jeden a půl roku náskok. Nedokázalo této skutečnosti strategicky využít. Následující stránky by měly poskytnout pohled na tuto nešťastnou souhru okolností a její příčiny.

Vývoj prototypů prvních německých reaktivních stíhaček probíhal v takové tajnosti, že jsem se o tom i jako velitel stíhačů dozvěděl relativně pozdě. Teprve počátkem roku 1942 mě pozvali k poradě, kterou měl generální zbrojmistr letectva Milch s vedoucím výzkumu a konstruktéry Messerschmittem a Heinkelem.

Již v tomto vývojovém stadiu letadla s proudovým pohonem vyvstala otázka: bombardér nebo stíhačka? Při poradě, které jsem se zúčastnil, jsem od začátku zaujal pevné stanovisko.

„Rád bych označil od začátku za falešný názor, abychom za předmět našeho vývoje výlučně považovali rychlý bombardér, aniž bychom současně mysleli u všech projektů na to, že stejný nebo jemu podobný stroj bychom potřebovali ještě dříve jako rychlou stíhačku než bombardér.“

Protože otázka *„bombardér nebo stíhačka“* dostala ve vývoji Me 262 tragický význam, zdá se mi správné, abych uvedl, že profesor Messerschmitt k mým tehdejším vývodům uvedl: „Mám stejný názor.“ Požadoval vyrobit nejdříve „nejméně 100 kusů reaktivních stíhaček“.

O rok později, v květnu 1943, mě Messerschmitt informoval, že zalétávání Me 262 pokročilo již dost daleko a požádal mě, abych sám tento stroj vyzkoušela podal o něm vyjádření. V případě kladného výsledku pokusu jsem chtěl okamžitě demonstrativně získat povolení nejvyššího vedení k přípravě sériové výroby. Polní maršál Milch s naším plánem souhlasil. Dělali jsme si naděje, že stíhači budou moci Me 262 použít jako daleko nejvýkonnější stroj v okamžiku, kdy spojenecká převaha zvýšeným doletem doprovodných stíhaček znamenala pro Německo katastrofální perspektivu.

22. květen 1943, kdy jsem poprvé v životě letěl s reaktivní stíhačkou, zůstal pro mne nezapomenutelným dnem. Brzy dopoledne jsme s Messerschmittem přijeli na zkušební letiště Lechfeld, blízko mateřské továrny v Augsburgu. Kromě konstruktérů, techniků a Junkersových specialistů na proudové motory byli přítomni velitel letecké zkušební základny v Reulinu a jeho vedoucí výzkumu stíhaček Behrens, který se později zabil v Argentině při zalétávání proudové stíhačky Pulqui II. Po úvodních slovech inženýrů podílejících se na konstrukci panovalo velké napětí.

Odjeli jsme na startovací dráhu, kde stály dvě proudové stíhačky Me 262. V obou proudnicových zákrytech pod nosnou plochou byly umístěné proudové motory. Žádný z přítomných inženýrů nám nemohl přesně říci, kolik mají koňských sil. Na naše otázky se chopili logaritmických pravítek a řekli nám jen tolik a tolik kilogramů tahu v určité výšce za určité rychlosti, které při dané letové hmotnosti odpovídají tolika a tolika koním při použití vrtule. To vzbudilo u nás pilotů, kteří jsme se dosud nepřeorientovali na vlastnosti pro nás dosud neznámé hodnoty tahu, nedůvěru.

Inženýři měli pravdu. Srovnání s výkonem vrtule bylo skutečně nevhodné. Pokud by třeba jen přibližně souhlasily údaje uváděné firmou, vypočítané a částečně již ověřené zkušebními tety, znamenalo by to pro nás netušené možnosti. A o ty přece šlo.

Tehdy fantastická rychlost 850 kilometrů ve vodorovném letu znamenala náskok nejméně 200 kilometrů oproti nejrychlejším vrtulovým stíhačkám na

světě. Mimoto byla očekávána doba letu mezi 50 a 70 minutami. Jako palivo se místo vysoce rafinovaného, stále obtížněji dostupného vysokooktanového leteckého benzínu používalo méně hodnotné nafty.

Tovární šéfpilot nejdříve předvedl jednoho z obou ptáků v letu. Po doplnění paliva jsem do stroje nastoupil já. Oba mechanici uvedli turbíny mnoha pohyby do chodu. Jejich činnost jsem pozoroval s velkým zájmem. První hladce naskočila, druhá začala hořet. Celá turbína byla v okamžiku v plamenech. Naštěstí jsem jako stíhač zvyklý nastupovat i vystupovat rychle. Plameny byly rychle uhašeny. Druhý stroj nezlobil. Vyroloval jsem na 50 metrů širokou startovací dráhu se stále se zvyšující rychlostí bez jakéhokoliv výhledu vpřed. To zavinil klasický podvozek, jimž byly první stroje ještě vybaveny. V první sérii dostaly Me 262 podvozek tříkolový. Nemohl jsem tedy udržovat přímý směr směrovým kormidlem. K tomu jsem musel nejdříve používat brzdy. Proto délka startovací dráhy nikdy nestačila. Měl jsem na rychloměru již skoro 150 kilometrů. Teprve pak se zvedl ptačí ocas. Výhled se uvolnil. Pocit, že se ve tmě řítím hlavou proti zdi, zmizel. Při zmenšeném odporu vzduchu rychlost rychle narůstala. Překročil jsem 200 kilometrů. Pak jsem s dobrým svědomím odlepil stroj od dráhy ještě daleko před jejím koncem.

Poprvé letím s reaktivním pohonem. Není tu vibrující motor, žádný točivý moment a žádné nepříjemné zvuky vrtule. Doprovázen lehkým pískotem vystřeluji s „turbínou“ do vzduchu. „Je to, jako když se vznáší anděl,“ říkám později, když se mě ptají, jaké to bylo.

Chmurná, válkou ovlivněná skutečnost mi nedává mnoho času vychutnat neznámý pocit létání v reaktivním stroji. Letové vlastnosti, obratnost, maximální rychlost, stoupavost - v několika minutách jsem si o tomto novém letadle udělal úsudek.

Právě ten okamžik prolétával nad Lechfeldem čtyřmotorový Messerschmitt. Stal se prvním objektem cvičně provedeného útoku proudovou stíhačkou. Věděl jsem, že mě zdola pozorují více technickýma než taktickýma očima a že sledují můj manévr se strachem. Ani se syrovými vejci nezacházíme opatrněji než s tímto prvním výrobkem vysoce vyšlechtěné techniky.

Po přistání jsem byl nadšen jako nikdy. Nebylo to způsobeno pocity a dojmy, ale zjištěnými výkony a vlastnostmi. To nebyl krok, to byl skok vpřed!

Odjeli jsme zpět do závodu k závěrečnému pohovoru. Vzadu na okraji letiště stály Me 262. V ranním slunci tohoto májového dne se stříbrně leskly. A v přeneseném smyslu slova se mi jevily jako „stříbrné pásy na horizontu“. Ještě dnes zastávám názor, že nebyl přemrštěný optimismus, když jsem už tehdy viděl v masovém nasazení Me 262 možnost základního zvratu v německé vzdušné obraně. Měl jsem jedinou obavu, že nepřítel nás ve vývoji dožene, nebo dokonce předběhne. Tato obava zůstala jednou z mála, které se nesplnily. Ale masové nasazení Me 262 jako stíhačky se neuskutečnilo z jiných důvodů.

Tyto důvody jsem nemohl tušit, když jsem bezprostředně po skončení letu zaslal polnímu maršálovi Milchovi následující dálnopis:

„Letadlo Me 262 představuje velký krok, který nám zajišťuje nepředstavitelný náskok, pokud nepřítel zůstane delší dobu u pístových motorů. Letecky dělá drak velmi dobrý dojem. Motory jsou beze zbytku přesvědčivé, kromě startu a přistání. Letadlo poskytuje zcela nové taktické možnosti.“

Tragédie reaktivních straček

Každý voják ví, že výsledek války nespočívá jen na vypočitatelných faktorech, ale velká část závisí také na štěstí.

Po zmíněném letu jsem věřil, že držím štěstí za pačesy. To nebyly sny ani fantazie, to nebylo smělé plánování, které se bude realizovat bůhví kdy. Reaktivní stíhačka Me 262, nejrychlejší stíhačka na světě, byla skutečností. Právě jsem s ní létal. A věděl jsem, že s ní budeme mít převahu nad kteroukoliv jinou stíhačkou. Přirozeně měla ještě „dětské nemoci". Ale my všichni, kteří jsme se sešli k poradě, jsme si byli jisti, že se nyní musí stát vše, abychom tuto jedinečnou příležitost, která se nám naskýtá, okamžitě využili. Proto jsme museli riskovat a vykročit na neobvyklé cesty. Vypracovali jsme tedy společně návrh na okamžité zahájení stavby první série (100 kusů), která by současně sloužila k technickým a taktickým zkouškám. Něco takového odporuje obvyklé pečlivosti při stavbě letadel v Německu. Chtěli jsme okamžitě připravit konečnou sériovou výrobu a v době potřebné k jejímu rozběhu vyzkoušet mezitím postavenou sérií 100 kusů a nasbírat nutné zkušenosti. Z nich vyplývající změny by se hned promítly při sériové výrobě.

Návrh byl spolu s mým posudkem vypracován na místě a podepsán. Kopii jsme odeslali Milchovi a s originálem jsem ještě týž den odjel ke Göringovi na hrad Veltenstein. Zpráva končila konstatováním: „Tato skoro neuvěřitelná technická převaha je prostředkem, který je schopen rozhodnout v náš prospěch boj o leteckou převahu nad říší i nad frontami navzdory početní převaze nepřítele. Žádná námaha a riziko nám nesmí zabránit v přípravě a rychlém zahájení sériové výroby. Místo jedinečného Me 262 se můžeme vzdát dvou až tří Me 109, pokud to bude z výrobních důvodů nezbytné."

Göringa strhl náš elán a nadšení. Nesměl by být nikdy stíhačem, aby neměl pochopení pro myšlenkové pochody, které vznikly na základě mého prvního letu s Me 262. V mé přítomnosti telefonoval s Milchem, který již měl v rukou mou zprávu a návrh. Také Milch souhlasil. Celý návrh byl přijat s obdivuhodnou rozhodností a rychlostí. Tehdy jsem si myslel, že jsem zvítězil na celé čáře. Hitlerův souhlas, který si říšský maršál při tak závažném rozhodnutí musel vyžádat, by při silné podpoře z odborné strany neměl činit žádné potíže. Již následující den chtěl Göring odjet do vůdcova hlavního stanu, aby Hitlera osobně informoval o podrobnostech. Zatím jsem měl zůstat v pohotovosti, abych v naléhavém případě mohl sám přednést své názory a posudek.

Následující den proběhl bez jakékoli zprávy nebo rozkazu shora. Dělal jsem si iluze o tom, že získáme pro náš plán i Hitlera. Jak míjely dny, tušil jsem, že se naše naděje na urychlenou výrobu německé reaktivní stíhačky neuskuteční. Hitler odmítl dát souhlas. Měl tehdy ke Göringovi a luftwaffe tak velkou

nedůvěru, že se chtěl osobně přesvědčit o předpokladech našeho návrhu. Vyčítal Göringovi - a ne neprávem - že ho luftwaffe již často zklamala ohlášenými technickými novinkami a zlepšeními. Těžký bombardér He 177 mu slibovala nejpozději do roku 1941. A ještě dnes je v nedohlednu, kdy bude tento bombardér bojově nasazen. S Me 262 se nesmí nic uspěchat. Všechny návrhy zůstanou v klidu, dokud on sám nerozhodne.

Jak velká byla Hitlerova nedůvěra, vysvítá ze skutečnosti, že ke svolané konferenci vývojových pracovníků do jeho hlavního stanu nepozval ani jediného zástupce luftwaffe, ba jejich účast výslovně zakázal. Říšský maršál vzal tento zřejmý odpor pasivně na vědomí.

Hitler vyžadoval od shromážděných inženýrů, konstruktérů a specialistů závazné přísliby a záruky, které mu nemohli dát. S těmito jistotami by bylo naše plánování bez rizika. My jsme právě vycházeli z předpokladů, že vzhledem k vyhlídkám na velké možnosti budou přijata i s tím spojená určitá rizika. I Hitler ve většině svých plánů postupoval s velkými riziky. Přelstil samotného Messerschmitta a další odpovědné muže, kteří společně se mnou diskutovaný plán vypracovali, nepustil je takřka ke slovu a nařídil, aby další technické zkoušky s Me 262 dočasně pokračovaly jen s několika pokusnými stroji. V žádném případě nesmí být podnikány přípravy k sériové výrobě. Toto dalekosáhlé rozhodnutí učinil bez souhlasu vrchního velitele luftwaffe.

Výroba Me 262 se odsunula nejméně o dalších šest měsíců, když již z podzimu 1940 byly podle vůdcova rozkazu přerušeny vývojové práce, což samo o sobě znamenalo zpoždění asi o rok. Podle mého názoru byly vývojové práce na Me 262 tímto způsobem prodlouženy nejméně o jeden a půl roku. My stíhači jsme věděli, jak velký význam má tato doba v technickém vývoji letecké války. Denně jsme se setkávali na frontách a nad říší s rostoucí nepřátelskou převahou a to nejen v množství, ale i v kvalitě.

Koncem roku 1943, v poměrech, které byly mnohem nepříznivější než před půl rokem, se stala reaktivní stíhačka Me 262 pro velení opět zajímavou. Sériová výroba měla být pojednou doslova vydupána ze země. Letoun byl zařazen do zbrojního programu s velmi vysokým stupněm důležitosti. 2. listopadu 1943 navštívil Göring Messerschmittovy závody, aby zjistil stav práce na Me 262. Při této příležitosti, kdy hovořil s profesorem Messerschmittem, se dotkl i tématu, sehrál v tragédii proudových stíhaček v Německu rozhodující roli. Göring se Messerschmitta zeptal, jak dalece je Me 262 schopen nést jednu nebo dvě bomby, aby mohl působit jako přepadový stíhač a pokračoval: „Chci tu zprostředkovat vůdcovy myšlenky, které mi před několika dny v této věci sdělil a zdůraznil, jak mu velice záleží na splnění tohoto úkolu.“

Hitler měl již tehdy plno starostí s nastávající anglo-americkou invazí. K jejímu odvrácení kromě zbraní V vkládal velké naděje do reaktivních stíhaček. Proto tedy stavbu Me 262 nyní podporovala nejvyšší místa. Ale místo aby její

pomocí byla spojenecká převaha ve vzduchu krok za krokem zatlačována, aby se invaze nestala podle Eisenhowera největším krveprolitím ve válečných dějinách, měl se nový proudový stíhač stát jako bombardér pomocnou zbraní armády.

Messerschmitt Göringovi odpověděl vyhýbavě. Přirozeně je možné Me 262 vybavit závěsy pro upevnění lehkých a středních bomb, stejně jako ostatní stíhačky, pokud se ovšem spokojíme s menšími výkony.

O těchto úvahách, použít případně Me 262 nejen jako stíhačku, jsem nic nevěděl, když jsem se v prosinci 1943 zúčastnil na letišti v Isterburgu ve Východním Prusku předvádění posledních novinek luftwaffe. Dostavil se i Hitler ze svého blízkého hlavního stanu. Reaktivní stíhačka Me 262 vyvolala obzvláštní pozornost. Stál jsem bezprostředně vedle Hitlera, když se nečekaně zeptal Göringa: „Může toto letadlo nést bomby?“

Göring tuto otázku již s Messerschmittem probral a proto mu přenechal odpovědi „Ano, můj vůdče, v principu ano. Vzhledem k nosnosti by mohl nést 500 kg určitě, snad dokonce i 1 000 kg.“

Bylo to řečeno naprosto věcně a sotva se proti tomu dalo něco namítat. A mezi námi letci nemohla tato odpověď vyvolat žádné pochyby. Každý odborník by totiž poznal, že odpověď je čistě hypotetická. Ve skutečnosti neměl Me 262 ani závěsy, ani zařízení k odhozu a samozřejmě ani zaměřovač. Jeho letové vlastnosti a výhled z kabiny v žádném případě neumožňovaly mířené bombardování. Jedinou možnou útočnou a bombardovací taktikou byl střemhlavý nebo strmý klouzavý let. Ten však s ním nebylo možné provádět vzhledem k nebezpečí překročení nejvyšší povolené rychlosti. Letadlo nebylo vybaveno ani aerodynamickou brzdou a v rychlostech přesahujících 950 kilometrů bylo již neovladatelné. V malých výškách byla spotřeba paliva tak vysoká, že vůbec neumožňovala nějaký zajímavý dolet, nedalo se ani uvažovat o hloubkovém náletu. Zbývala tedy možnost bombardovat z výšky při horizontálním letu, což ovšem pro jistý zásah vyžadovalo cíl o rozměrech většího města.

Kdo to ale měl Hitlerovi v tomto okamžiku vysvětlit? Kdo měl vůbec naději, že jeho argumentům porozumí, nebo že je bude dokonce akceptovat? Říšský maršál, se kterým Hitler již předem o věci hovořil, měl samozřejmě povinnost ho na vše upozornit. Zda to udělal, nevím. V každém případě nedal Hitler Messerschmittovi ani nám ostatním příležitost k vysvětlování, ale pokračoval:

„Již roky žádám na luftwaffe rychlý bombardér“, který by neobtěžován nepřátelskou stíhací ochranou bezpečně doletěl nad cíl. V tomto letadle, které jste představili jako stíhačku, vidím „bleskový bombardér“, se kterým odrazím invazi v její počáteční, nejslabší fázi. Bez ohledu na letecký deštník nepřítele udeří na právě vyloděné jednotky a vyvolá mezi nimi paniku, smrt a zkázu. To

je konečně „bleskový bombardér"! Na to přirozeně nikdo z vás ani nepomyslel!" dodal nakonec.

Hitler měl pravdu. Na to skutečně nikdo z nás nepomyslel. A ani nyní jsme si to nepřipouštěli. Dosavadní výrobní a zkušební program Me 262 pokračoval dál beze změny. Ve spolupráci se zkušebnou luftwaffe a Messerschmittovým závodem jsem sestavil zkušební jednotku z nejzkušenějších stíhačů, kteří začali zkoušet stroj nejprve v boji proti mosquitům. Konečně jsme měli výkonnější stíhačku, než byl nejrychlejší spojenecký stroj. Brzy jsme docílili první sestřely.

I spojencům bylo jasné, oč se jedná. První ojedinělá setkání s raketovou stíhačkou Me 163 vyvolala mezi soupeři zděšení. Ale americké bombardéry se ještě neseznámily s Me 262. Samotné informace spojenecké zpravodajské služby a zprávy pilotů mosquit o jejich zkušenostech dovedly generála Doolittla k názoru, že pokud se německé reaktivní stíhačky objeví v dostatečném počtu, mohou znemožnit denní bombardování.

Koncentrované nálety všech spojeneckých leteckých armád na německý letecký průmysl v únoru 1944 s označením Velký týden způsobily i výrobě Me 262 těžké škody. V Augsburgu a v Řeznu vzniklé škody znemožnily výrobu opožděně povolené série 100 kusů. Zostřené personální a materiálové potíže nakonec s konečnou platností zdržely náběh sériové výroby až do konce března 1944. A když pak o čtyři týdny později měly první sériové stroje opustit závod na konečnou montáž v Leipheimu, byl tento podnik 24. dubna zasažen těžkým americkým náletem. Na základě Hitlerova zákroku jsme stále ještě nebyli o mnoho dál než před rokem, kdy jsme bezprostředně po mém prvním zkušebním letu chtěli prosadit sériovou výrobu. Tehdy jsme ještě neměli tolik těžkostí jako nyní.

V dubnu 1944, jsem načrtl při poradě o výzbroji leteckou válku tak, jak jsem si ji představoval:

„Problém, že Američané znemožnili stíhačkám létat - hovořím zde jen jako stíhač - je jednoduše a prostě jen problém letecké převahy. Vývoj, který probíhá nyní, hraničí s ovládnutím vzduchu. Číselný poměr, za kterého bojujeme den za dnem, je přibližně 1 : 6 až 1 : 8. Stav nepřátelského výcviku je mimořádně vysoký. Technické výkony nepřátelských letadel jsou tak pozoruhodné, že musím říci: něco se již musí stát.

Kterou cestou se máme nyní dát, abychom se z této situace dostali?

Za prvé se musí změnit početní poměr, to znamená, že průmysl musí zajistit výrobu určitého počtu letadel, který by umožnil výstavbu stíhacího letectva. Za druhé musíme, právě proto, že jsme početně slabší - o tom jsme všichni přesvědčeni - zvýšit technické výkony. Zastávám názor, že již s malým počtem technicky vysoce hodnotných strojů, jako jsou Me 262 a Me 163, můžeme docílit enormně mnoho.

Abych nyní jmenoval příkladnou hodnotu: v tomto okamžiku je mi jeden Me 262 milejší než pět Me 109."

Tyto mé názory porada přijala. Me 262 hrál měsíc po měsíci v tomto plánování významnější roli. Přesně po třech měsících náběhu nového programu měla měsíční výroba překročit 1 000 kusů. Hitler ale tento plán zamítl. Ještě teď prosazoval myšlenku na plánovanou leteckou ofenzívu.

I když toto vše bylo dostatečně otřesné, dosáhla historie reaktivních stíhaček svého tragického vrcholu, když Hitler při vyhlášení nouzového programu v dubnu 1944 začal hovořit o Me 262. Jakmile mu byl oznámen stav zkoušek a výroby, zeptal se překvapeně, kolik z dosud vyrobených strojů může nést bomby. Milch, který pro rozpory s Göringem nebyl přítomen, když Hitler v Isterburgu pronesl myšlenky o „bleskovém bombardéru", odpověděl pravdivě: „Žádný, můj vůdče, Me 262 je stavěn výlučně jako stíhačka."

V Hitlerovi vzkypěla zlost. Důstojníci z jeho okolí mi později vyprávěli, že takový výbuch temperamentu u něho zažili jen zřídka. Milch, Göring a luftwaffe jako celek byli pošpiněni a označeni za nespolehlivé a nevěrné. Brzy poté byl Milch zbaven svého úřadu.

Hitlerova reakce byla proto tak překvapující, protože žádný z přítomných v Isterburgu nepovažoval myšlenku „bleskového bombardéru" za nic víc než laický nápad, kuriózní vnuknutí okamžiku. Nikdo, zřejmě ani Milch a Göring, kteří o tom přinejmenším museli slyšet, to nebrali vážně. Jediné, co se provedlo místo požadované odhoditelné nádrže pod trupem, byla možnost zavěsit pod trup jednu bombu. Dosud bylo dodáno 120 strojů. Značné procento z nich bylo zničeno bud nálety na zemi, nebo nehodami. A žádný z nich nebyl dosud tak vystrojen, aby se podobal bleskovému bombardéru.

Následky vůdcovy „bouřky" jsme začali pociťovat, když několik hodin později Göring k sobě povolal Milcha, Bodenschatze, Messerschmitta, velitele zkoušek Saura a mne. Předal nám Hitlerův rozkaz, týkající se bezpodmínečné přestavby a vyzbrojení celé série Me 262 na bombardéry. V budoucnu se nesmělo hovořit o Me 262 jinak, než jako o rychlém bombardéru, tedy ani ne jako o bombardovací stíhačce. Právě tak dobře mohl někdo nařídit, že koni se v budoucnu musí říkat kráva.

Messerschmitt a já jsme se zoufale pokoušeli postavit se proti tomuto chybnému rozhodnutí. Německé stíhací letectvo mělo právo žádat pro sebe tento vynikající stroj. Vědomí, že toto právo musíme uplatnit, dodávalo nám ještě více než chmurné vojenské vyhlídky síly na to, abychom se snažili přesvědčit Göringa. Měl jsem dojem, že i on je vnitřně přesvědčen o správnosti mých argumentů. Ale navenek zcela převzal Hitlerovo rozhodnutí. Uzavřel rozhovor: „Aby nám bylo naprosto jasné: debata nebo diskuse o zásadní otázce není myslitelná."

Stíhací letectvo a říšská obrana, které viděly v reaktivní stíhačce záchranu v neudržitelné situaci, o které věřily, že ji již mají pevně v rukou, musely své naděje pohřbít. Veškeré zkoušky, výcvik personálu a příprava k nasazení byly odebrány generálovi stíhačů a předány generálovi bombardérů.

Zatímco několik týdnů před zahájením invaze nepřítel rozbíjel jedno město za druhým, zbrojní továrny, dopravu a závody na výrobu syntetického benzínu, pokoušel se generál bombardérů předělat Me 262 na bombardér. Museli být vycvičeni piloti, vyzkoušeno shazování bomb, vysvětlována obsluha a na stroji provedeny četné změny. Když pak konečně 6. června 1944 začala invaze, nebyl k boji připraven ani jediný bleskový bombardér, který by invazi odvrátil. Ani v následujících týdnech, pokud boje probíhaly ještě v oblasti vylodění, nezúčastnil se jich jediný stroj.

Reaktivní letadla mají zvýšené požadavky na rozměry, zásobování a pomocné prostředky leteckých základen. Vytvoření Vhodná letiště a startovací dráhy byly tedy budovány v souladu s plánovanou výrobou Me 262. Zastával jsem názor, že výstavba letišť musí probíhat od nitra Německa k jeho okrajům. Chtěl jsem totiž nové reaktivní stíhačky nasadit nejdříve v srdci vlasti, nad centry zbrojní výroby, aby zde současně s nezbytnou obranou sbíraly technické a taktické zkušenosti v bezprostředním kontaktu s výrobním závodem. S rostoucím počtem se pak mělo nasazení kruhovitě rozšiřovat až k frontám a pak pronikat i za ně. Vedení ale rozhodlo obráceně. Protože chtělo nasadit „rychlé bombardéry“, navzdory jejich akčnímu radiu na hranici dvou set kilometrů, na obranu proti invazi, musela se první letiště budovat co možná nejblíže fronty. S opožděnou výstavbou letišť od západu k východu to nakonec dopadlo tak, že nové startovací dráhy krátce před jejich dokončením obsadili spojenci. Opět jedna chyba navazovala na druhou.

Reaktivní stíhačka byla tedy prohlášena za bleskový bombardér a bombardovací jednotky, tímto letadlem vyzbrojené, se staly hermafroditní, protože bombardér měl být nasazen i jako stíhačka. Stíhací letectvo, které dosud určitým způsobem žilo v naději na převahu Me 262, přijalo toto rozhodnutí nejen jako úder proti zdravému lidskému rozumu, ale i proti sobě. Pokoušel jsem se proti nesmyslnému rozhodnutí oponovat všemi prostředky a všemi argumenty, které jsem považoval za přijatelné. Vysvětlil jsem Göringovi své přesvědčení, že nyní, za ztížených podmínek letecké války, není jednoduché udělat z pilota bombardéru stíhače, že úspěchy s Me 262 nemohou mít nepřeškolení piloti bombardérů, že piloti bombardérů na své cestě k nynějším reaktivním strojům nemohou přeskočit vrtulové stíhačky, že ve vzduchu nebudou dostatečně vidět a ani při velké přibližovací rychlosti zasahovat palubními zbraněmi, pokud budou vůbec schopni rozlišit přítele od nepřítele. Ale všechny námitky byly marné. Odpověděl mi, že jeho bombardéři jsou zvyklí

létat se dvěma motory, na rozdíl od stíhačů ovládají let bez viditelnosti, vidí lépe než stíhači a ta trocha střelby, tu se rychle naučí.

V tuto chvíli jsem mohl obdržet jen malou zkušební stíhací jednotku, vyzbrojenou Me 262. Tím podle názoru vedení nebylo možné zkřížit plány s bleskovými bombardéry. Nechali mi je jako nějakého koníčka, hobby. A všechno by jednoho dne klidně usnulo, kdyby mě nepodporoval Speer. Na vlastní odpovědnost mi tu a tam předal nějaký Me 262 ke stíhacím účelům. Nebylo to vždy jednoduché. Hitler totiž po velkém neúspěchu v oblasti turbínových pohonných jednotek převzal jejich výrobu přísně do vlastních rukou. Dával si každý týden předkládat hlášení o výrobě, pečlivě je zkoumal a nedůvěřivě rozhodoval o jejich určení. Nejvyšší velitel branné moci tedy v tomto období války nedisponoval jen pěšími pluky a protiletadlovými bateriemi, ale současně každým jednotlivým letadlem.

Uchýlil jsem se k další válečné lsti. Hitler považoval ještě i nyní za nutné propůjčovat nejvyšší vyznamenání za statečnost - počínaje dubovými listy - osobně ve svém hlavním stanu. Vždy když měl některý stíhač takové vyznamenání přijmout, předem jsem se s ním posadil a v krátké rozmluvě, jakou Hitler obvykle s vyznamenanými vedl, jsem mu naznačil, aby zavedl řeč na reaktivní stíhačky a hovořil v náš prospěch. K tomu nebylo třeba velkého přemlouvání. Všichni stíhači pro Me 262 přímo hořeli.

Výsledkem naší snahy byl vůdcův rozkaz: „S okamžitou platností zakazuji hovořit o reaktivním letadle Me 262 v jiných souvislostech než jako o rychlém nebo bleskovém bombardéru“.

A z Karinhallu zazněla ozvěna: „Každou rozmluvu na téma, zda Me 262 je stíhačka nebo není, zakazuji. Říšský maršál.“ To se stalo v srpnu 1944. Tyto „náhubkové rozkazy“ nás ale neumlčely. Když jsme sami nesměli mluvit, pak jsme museli nechat hovořit nepřítele. Ve výdechovém táboře luftwaffe v Oberurselu byla „učesána“ výdechová zpráva anglických a amerických posádek o nasazení Me 262. V ní se objevily, jakoby ze spojenecké strany, následující myšlenky: Němci z nepochopitelných důvodů svůj nejvýkonnější a nadřazený stíhač Me 262 nasazují jen jako bombardovací stíhačku. Přitom jejich úspěchy jsou mimořádně malé. Ale při známé obratnosti německého velení není pochyb o tom, že se v nejkratší době poučí ze zkušeností a masově použije Me 262 k letecké obraně říše. Spojenecká letecká ofenzíva se tak ocitne před velkými problémy.

Tato „nepřátelská zpráva“ se mimořádně přiblížila skutečnosti. 1. září 1944 odeslal vrchní velitel strategických leteckých sil USA, generál Spaatz, svou první zprávu o bojových zkušenostech několika strojů pokusné stíhací jednotky. V ní do Washingtonu hlásil, že spolu s Eisenhowerem zastávají jednotný názor, že „smrtící turbínové stíhačky“ mohou v nejbližší budoucnosti způsobit spojeneckým bombardovacím svazům neúnosné ztráty.

Snad neustále dopadající kapky naší námahy konečně prorazily kámen nepochopení vedení. Vývoj posílil mé argumenty tak důrazně, že se vedení před nimi již nemohlo skrývat. Útoky zbraní V v důsledku ztráty odpalovacích základen ustaly. Plánovaná bombardovací ofenzíva k jejich doplnění prakticky vůbec nezačala. Nedostatek benzínu ochromil vše. Armády bombardérů, které v rekordních počtech vyjížděly z výrobních hal na tovární letiště, měly jen cenu šrotu. Koncem srpna Speer z vlastní iniciativy nařídil zastavení výroby bombardérů. Co si o tom mysleli vyčerpaní dělníci, technici a inženýři, když museli přihlížet, jak výsledek jejich odevzdané práce nemá sloužit k ničemu jinému, než být opět na místě sešrotován?

V říjnu 1944 se konečně zdálo, že se ledy pohnuly. Obdržel jsem od Göringa rozkaz, vytvořit z obou zkušebních jednotek v Leichfeldu a Rechlinu jednotku reaktivních stíhaček, která měla být nasazena na západě a svými úspěchy přesvědčit Hitlera, že se Me 262 mimořádně hodí k použití při stíhání. Je pozoruhodné, že tento návrh pocházel od Himmlera a že Göring potřeboval podporu tohoto mocného muže, aby vybojoval rozhodující rozhodnutí, týkajícího se jen luftwaffe. Přestože tato Himmlerova iniciativa byla radostná, měla jeden záporný rys, že se totiž od této chvíle SS vměšovali nejen do otázek zbraní V, do výroby reaktivních letadel, ale také do otázek čistě bojových.

Přidělování Me 262 stíhacímu letectvu bylo nyní štědřejší. Mezitím začala výroba prvních reaktivních bombardérů Arado. Za každý dodaný Ar 234, povolil Hitler další Me 262 stíhačům.

Sestavením první nyní konečně povolené stíhací eskadry Me 262 v Achmeru u Osnabrücku jsem pověřil Nowotnyho, který tehdy s 250 sestřely patřil k nejúspěšnějším německým stíhačům. Do nové práce se zakousl s velkým nadšením a energií.

Jednotka dělala rychlé pokroky, přestože musela bojovat s velkými těžkostmi. Ztráty v důsledku chyb při obsluze a technických poruch byly zpočátku větší než ztráty způsobené v bojích. Přesto ale počet sestřelených nepřátelských letadel stoupl během několika týdnů na padesát.

8. října 1944 jsem navštívil 1. grupu reaktivních stíhaček v Achmeru. K této návštěvě jsem pozval generálplukovníka Kellera, vedoucího NSFKI, kterému měla tehdy připadnout zvláštní role v obraně říše. Chtěl jsem mu umožnit pohled na požadavky, které jsme museli klást na piloty reaktivních stíhaček.

Bojový poplach. Nálet silného amerického bombardovacího svazu. Grupa odstartovala. Ale nad letištěm jsou již doprovodné stíhačky. Chvějeme se o každý startující Me 262. Stíhací letka určená k obraně při startu a přistání, vyzbrojená pístovými stíhačkami, již těžce bojuje. Lehká protiletadlová děla zlověstně štěkají. Kolem letiště je jich rozmístěno velké množství. Mustangům a thunderboltům se nedaří zabránit reaktivním stíhačkám odstartovat. Boj je kritický a vzrušující. Odstartoval i Nowotny. V rádiu slyšíme jeho povely k

útoku. Nyní hlásí svůj první sestřel. Jedna z jeho turbín přestává pracovat. Nemůže být příliš daleko. Vycházíme na volné prostranství. Není skoro nic vidět: obloha je ze šesti desetin pokryta mraky. Již slyšíme hvízdavý zvuk Me 262. To musí být Nowotny. Zřetelně slyšíme dávky rychlopalných kanónů a kulometů. Letecký boj. Za několik sekund padá jeden Me 262 kolmo k zemi. Černý oblak kouře po dopadu stoupá vzhůru. Tak skončil poslední let prvního velitele jednotky reaktivních stíhaček. Jeho boje a úspěchy měly významný podíl na tom, že Hitler se v listopadu 1944 konečně rozhodl povolit vytvoření první stíhací eskadry, vyzbrojené reaktivními stroji.

Po těchto zkušenostech a zážitcích již nemohly být pochyby o proveditelnosti dalšího plánu: letci Hitlerovy mládeže, chlapci ve věku 16, 17 a 18 roků měli být nasazeni jako piloti nových „Volksjägrů" - lidových stíhaček bez motorového a stíhacího výcviku - jako poslední výzva obrany říše.

Tento „vzdušný Volkssturm" se již díky Bohu neuskutečnil.

Poslední

Ke konci roku 1944 se zdálo, jako by se dosud odstrkovaný Me 262 ještě mohl uplatnit v obraně říše. Z Nowotnyho grupy byl vytvořen základ první stíhací reaktivní eskadry, kterou sestavil Steinhoff pod označením JG 7. Mezitím ale vznikla na ministerstvu zbrojení politicky inspirovaná myšlenka masové výroby reaktivní „lidové stíhačky“ s pokud možno malými nároky na materiál a pracovní hodiny.

Říšské ministerstvo a technický úřad leteckého zbrojení se shodly na Heinkelově návrhu, který dostal typové označení He 162. Od počátku jsem ostře protestoval proti plánu lidových stíhaček. Vedly mne k tomu, na rozdíl od tvůrců myšlenky, jen věcné důvody, jako je malý výkon, doba letu a nedostatečná výzbroj, špatný výhled a nedostatečná bezpečnost letu. Nebyl jsem ani zdaleka přesvědčen, že toto letadlo bude do konce války připraveno k bojovému nasazení. Velké nároky Me 262 na materiál a pracovní síly jej musely zdeptat. Podle mého názoru se všechny síly měly koncentrovat na tuto vyzkoušenou reaktivní stíhačku, abychom ze zbývajících možností vytěžili maximum. Pokud bychom se v této poslední fázi války znovu rozptylovali, byla by veškerá námaha marná.

Navrhl jsem vystupňovat licenční výrobu vyzkoušeného Me 262 ve všech leteckých továrnách s volnou kapacitou a všechny tyto stroje přidělovat výlučně obraně říše. Tento návrh mi vynesl ostrou Göringovu výtku, asi v tomto smyslu: něco takového je prostě neslýchané. Generál stíhačů nyní odmítá reaktivní stíhačky, které mu zbrojní průmysl nabízí v tisícových sériích v průběhu několika málo měsíců. Hitler, kterého zřejmě jeho pověřenec informoval o mojí rozmluvě s říšským maršálem, vyžadoval během hodiny písemné zdůvodnění mého odmítnutí lidové stíhačky. To byl jeden z posledních hřebíků do rakve generála stíhačů.

Plán lidové stíhačky propadl. Bylo připravováno její masové nasazení s mladistvými piloty po letmé plachtařské přípravě, zatímco výrobu i nasazení měli podporovat a na ně dozírat župní vedoucí. Lidová stíhačka měla být něco jako „levée en masse“ ve vzduchu. Byly stanoveny neuvěřitelné termíny, naplánována astronomická výrobní čísla. Sám Göring se stal obětí národního blouznění, do kterého upadli skoro všichni účastníci obrany říše.

„Stovky. Tisíce. ...cetitisíce,“ vykřikoval. „Až zaženeme nepřítele za hranice Německa.“

Jednu výhodu tento projekt skutečně měl; byl jednoduše technicky nemožný. Maličký stroj nemohl nést bomby a nemohl být tedy prohlášen za bleskový bombardér. Oproti Me 262 jako stíhačce znamenal He 162 v každém ohledu značný krok zpět.

Po uplynutí pouhých dvou a půl měsících byla dokončena konstrukce, ve velkém stylu připravována sériová výroba a postaveny prototypy. To je v dějinách leteckých konstrukcí a výroby dosud jedinečný výkon. 6. prosince 1944 byl He 162 předán k zalétávání. V překotném tempu byl o několik dní později předváděn velkému okruhu zúčastněných zbrojních odborníků ve Vídni-Schwechatu. Tovární pilot Peter před očima diváků silně potlačil dosud nedostatečně vyzkoušený stroj, aby po přitažení předvedl výkrut ve stoupavém letu. Při tomto manévru se stroj úplně rozlámal, počínajíc náběžnou hranou pravého křídla, a Peter se zabil.

V březnu byly hotové první sériové stroje. Do konce války jich bylo asi dvě stě. Otázka, zda lidový stíhač může ještě v obraně říše sehrát významnou roli, již nebyla zodpovězena. Stavební podklady a značný počet částečně zhotovených letadel padl do rukou Sovětů. Také západní spojenci ukořistili několik letadel tohoto typu. Další vývoj tohoto stroje na rozdíl od mnoha jiných německým projektů nepokračoval ani na západě, ani na východě.

Obrovské vypětí sil ve zbrojení nemohlo přinést obraně říše žádnou úlevu. Chmurná účelnost byla v tehdejším stadiu války stále více potlačována politickým fanatismem. Nastala poslední horečná fáze války.

Spojeneckému velení letecké války nebylo podle všeho dosud v prvních dnech roku 1945 jasné, že se Německo zmítá ve smrtelných křečích. Pod vlivem vlastních nesnází, způsobených ardenskou ofenzívou, zřejmě přecenili německé možnosti pokračovat ve válce. Nechybí spojenecké dokumenty z této doby, prozrazující vyslovené poraženectví. „Bud jsme byli v našich představách o možnostech pumových útoků příliš optimističtí," vysvětloval Arnold 8. ledna 1945, „nebo jsme se dopustili fatálního omylu při posuzování účinků, které má skutečně docílené ničení na německou válečnou mašinérii."

11. ledna 1945 se sešli spojenečtí velitelé leteckých armád ve Versailles, aby připravili zcela novou orientaci letecké strategie pro snad ještě dlouhou válku. Generál Arnold vyzvedl zvláště skutečnost, že německá letecká výroba během vynucené přestávky v bombardování opět stoupla. Doolittle s ním souhlasil. Spaatz poukazoval v první řadě na nebezpečí německých proudových stíhaček. Odhadovali, že bylo dosud vyrobeno 700 strojů Me 262. To skoro souhlasilo. Do konce roku 1944 průmysl ohlásil výrobu celkem 564 strojů.

Porada šéfů generálních štábů spojenců, která se konala 30. ledna 1945 krátce před jaltskou konferencí na Maltě za přítomnosti Churchilla a Roosevelta, byla ve znamení povážlivé situace, která vznikla pro západní mocnosti, na rozdíl od jejich ruských spojenců, počátkem roku 1945. Čtrnáct dní po zahájení

útoku jsme ztratili Horní Slezsko a čtyři pětiny Východního Pruska. Královec a Vratislav se staly frontovými městy. Rýsovalo se vážné ohrožení hlavního města říše sovětskými tanky, které pronikly do oblouku Odry a Warty. V Moskvě neuplynul ani den, aby se nestřílely salvy na počest nového vítězství.

Ve srovnání s ruskými úspěchy ve společném boji proti Německu mohly západní mocnosti v tomto okamžiku dokázat jen svou leteckou převahu. Aby ji působivě demonstrovali a současně dokázali dobrou vůli ke spolupráci se Sověty, byly výsledkem porady generálního štábu na Maltě revize spojeneckého plánu bombardování. Na špičce přednostních cílů se objevila města „Berlín, Lipsko, Drážďany a jiné, ve kterých by těžké letecké útoky vyvolaly velký zmatek mezi civilními uprchlíky evakuovanými ze severu Německa“.

O čtyři dny později, 3. února 1945, napadlo Berlín 1 000 čtyřmotorových bombardérů. Podle amerických údajů bylo při tomto útoku zabito 25 000 obyvatel.

Úspěch byl ohlášen Churchillovi a Rooseveltovi do Jalty, kde byla 4. února zahájena konference, jejíž výsledky dodnes určují velkou světovou politiku.

11. února tato konference skončila. Večer 13. února začalo okolo 1 000 britských čtyřmotorových bombardérů od 22.09 do 22.35 bombardování Drážďan, ve kterém následující dva dny pokračovaly americké svazy. Akta této pochmurné kapitoly letecké války, přestože od ní uplynulo mnoho dní a bylo popsáno hodně papíru, nebyla ještě uzavřena. Dodnes se totiž ještě nepodařilo zjistit přesné číslo obětí tohoto nejstrašlivějšího bombardování v průběhu celé války.

Týden po útoku na Drážďany byla odstartována operace „Clarion“. Všechny schopné stroje čtyř leteckých armád umístěných v Anglii, celkem asi 9 000 bombardérů, stíhacích bombardérů a stíhaček provedlo dosud nevídaný demonstrační útok, postihující skoro celé Německo. Byl zaměřen především na dopravu, ale měl dokázat německému obyvatelstvu, že prakticky již nikde v Německu nemá jistotu před leteckými útoky. Proto spojenci přednostně napadali menší města a osady, které byly dosud bombardování ušetřeny, vesnice a dokonce jednotlivé samoty. Stejnou operaci opakovali v přibližně stejném rozsahu také následující den.

26. února 1945 zažil Berlín již 40. velký nálet, jenž byl současně 400. útokem vůbec. Nad úplně zataženou oblohou shodili Američané ze 1 112 bombardérů 2 879 tun bomb. V březnu se americké a anglické útoky stupňovaly skoro k nepřetržitému dešti bomb. Noc za nocí a den za dnem se na neustále se zmenšující německé území snášela smrt a zmar. Nezůstalo ušetřeno snad ani jediné město. 12. března byla zaznamenána největší hmotnost bomb v jediném nočním náletu RAF na jedno město: 4 899 tun bomb na Dortmund. Poslední březnový týden 1945 se stal celkově 67 365 tunami rekordem za celou válku. 6. dubna maršál Harris oznámil, že v Německu již nejsou žádné cíle, které by stály

za bombardování. O několik dní později velké noční nálety RAF přestaly. Americké denní čtyřmotorové bombardéry 10. dubna Berlín napadly naposledy. O čtrnáct dní později začalo přemísťování 8. AAF na Okinawu, aby odtud společně s 20. AAF, která na Dálném východě již operovala, donutily kapitulovat Japonsko.

Poslední leteckou bitvou války nad Německem, s citelnými ztrátami amerických letadel, byl boj s německými stíhačkami 18. března nad Berlínem. Zaútočilo 1 200 bombardérů, krytých 14 skupinami mustangů. Přestože bylo na východní frontu právě odveleno mnoho protiletadlových baterií, bylo 16 bombardérů dělostřelectvem poškozeno tak těžce, že musely přistát za ruskými liniemi. Mnohem větší ztráty však nepřítel utrpěl zásahem reaktivních stíhaček JG 7. Z amerických bojových hlášení vysvítá, že německé Me 262 vždy znovu snadno pronikaly obranou amerických doprovodných stíhaček a přes skoro stonásobnou početní převahu sestřelovaly ze sevřených formací jeden bombardér za druhým. Mimo stroje zasažené protiletadlovým dělostřelectvem, bylo sestřeleno ještě pětadvacet bombardérů a pět stíhaček. Příští den Američané při útoku na Lipsko utrpěli zásahem Me 262 další ztráty, zatímco naše vrtulové stíhačky nepořídily proti mase spojeneckých doprovodných strojů nic.

Doolittle a Tedder od té chvíle žádali rozhodná opatření proti proudovým stíhačkám, aniž by vysvětlili, jak se toho má dosáhnout.

V lednu 1945 jsme začali budovat Hitlerem povolenou jednotku. Brzy se ve stíhacím letectvu rozneslo, že se tu v Brandenburku-Briestu něco děje a že tu naše stíhací jednotka 44 pozvolna nabývá své podoby.

Steinhoff vedl přeškolování pilotů, Lützow se k nám vrátil z Itálie. Barkhorna, který na východě sestřelil více než 300 strojů, Hohagena, Schnella a Krupinskiho jsme vytáhli z nemocnic. Mnozí se hlásili bez povolení nebo rozkazu o převelení. Skoro všichni byli v boji od začátku války. Snad ani jeden nevyvázl bez zranění. Nebyl mezi nimi nikdo, kdo by kromě nejvyššího vyznamenání nenesl na sobě známky bojů. Rytířský kříž patřil tak říkajíc ke služebnímu oděvu naší jednotky. Nyní, po dlouhém technickém zaostávání a početní přesile nepřítele, jsme chtěli ještě jednou prožít pocit letecké převahy. Všichni chtěli patřit mezi piloty proudových stíhaček, k posledním stíhačům luftwaffe. Proto ještě jednou nasazovali životy.

Brzy po vyzbrojení prvními letadly jsme dostali rozkaz k přemístění do Mnichova-Riemu. V ranních hodinách 31, března 1945 odstartoval JV 44 v sevřené formaci. Za 42 minut jsme přistáli v Mnichově. Přelétli jsme vzdálenost okolo 500 kilometrů v rekordním čase.

Zde v Mnichově dostal útvar konečnou podobu. „Jednotka expertů“, jak nám též říkali, disponovala na místech pilotů jedním generálporučíkem, dvěma plukovníky, jedním podplukovníkem, třemi majory, pěti kapitány, osmi

poručíky a asi právě tolika poddůstojníky. Žádný z nich si nepředstavoval, že by ještě mohl změnit průběh války. Kouzelné slovo „turbíny“ je spojilo dohromady, aby ještě jednou prožili „velké létání“. Naše poslední boje nebyly procházkou růžovým sadem. Nebojovali jsme jen s technickými, taktickými a zásobovacími potížemi, ale pro úspěšný boj nám chybělo také jasné ponětí o letecké situaci. Fronty se každým dnem přibližovaly ze tří stran. Především ale bylo naše letiště neustále hlídáno pronikající převahou nepřátelských stíhaček. Během jediného bojového letu bylo letiště třikrát napadeno silnými svazy bombardérů. Museli jsme zaměstnávat tisíce dělníků, aby mezi krátery. po dopadu bomb udrželi v provozu alespoň jednu startovací dráhu, kde jsme zároveň přistávali.

K velkému překvapení - muselo to být kolem 10. dubna 1945 - jsem byl povolán ke Göringovi do Obersaltzbergu. Přijal mě s podivuhodnou slušností, informoval se o počátečních bojích naší jednotky a za svou osobu mi potvrdil, že mé předpovědi o nasazení pilotů bombardérů s Me 262 v obraně říše byly naprosto správné. Vše nasvědčovalo tomu, že říšský maršál začíná chápat, že jsem měl v nejprudších rozmíškách a výměnách názorů v posledních měsících přece jen pravdu. Po této rozmluvě jsem Göringa již neviděl.

Čtyři týdny před zhroucením armády představovalo stíhací letectvo stále ještě pozoruhodnou sílu. Podal jsem odpovídající návrhy. Předpokládaly, že do konce války bychom mohli udržet v boji 100 až 150 proudových stíhaček. I když by samozřejmě nemohly nic změnit na výsledku války, přece jen bychom jimi mohli ještě jednou dokázat, jaké možnosti nám nabízel technický předstih a jak závažných chyb se dopustilo nejvyšší velení i v této oblasti. Snad právě proto jsme nemohli uskutečnit tato logická a jednoduchá opatření až do konce. Jednou musí být jasně řečeno, že právě vedení zabránilo úspěchům v letecké obraně.

Mezitím jsme začali z Riemu navzdory všem těžkostem bojově létat. Do vzduchu jsme posílali vždy jen malé formace. Letadla musela být okamžitě po návratu z bojů odtažena daleko od letiště, rozdělena po celém venkovském okolí a zcela zamaskována. Zpětný převoz na letiště a start turbínových strojů probíhal stále nesnadněji a úspěch byl vždy otázkou šťastné náhody. Jeden letecký poplach následoval za druhým.

V těchto posledních válečných týdnech jsme mohli některá letadla vyzbrojit zbraněmi, které dávaly Me 262 ještě větší palebnou sílu: rakety R 4 M ráže 50 milimetrů s 500 gramy výbušnin. Již jediný zásah znamenal sestřel čtyřmotorového bombardéru. Rakety byly montovány pod křídly na dvou roštech po 24 kusech. Naši mechanici a zbrojíři nasadili tyto rošty s horečným spěchem na několik strojů. A pak jsem s jedním takovým letadlem odstartoval.

V okolí Landsbergu na Lechu jsem narazil na svaz asi 16 marauderů. Při útoku jsem přibližně ze 600 metrů vypálil v půl sekundě salvu 24 raket do

sevřené formace. Bezpečně jsem zpozoroval dva zásahy. Z jednoho bombardéru okamžitě vyšlehl plamen a po několika sekundách explodoval, druhý ztratil velkou část pravého křídla s křidélkem a okamžitě začal padat šikmo dolů. Mezitím úspěšné zaútočily tří stroje, startující současně se mnou.

Náš dojem z účinnosti nové zbraně není možné popsat. Tyto rakety šlo odpálit ještě mimo dosah obranné palby bombardérů. S velkou pravděpodobností zasáhne dobře mířená salva více bombardérů současně. To je prostředek k roztříštění formací. To vše koncem dubna 1945! Uprostřed konce, na začátku zhroucení! Jen nemyslet na to, že jsme mohli mít tyto proudové stíhačky, tyto rychlopalné třícentimetrové kanony a tyto pěticentimetrové rakety již před léty! Dříve než byla zničena naše průmyslová výroba, dříve než se Německo po bombardování ocitlo v naprostém zmatku! Jen na to nemyslet! Nyní již nemůžeme dělat nic jiného, než létat, bojovat a do konce splnit svou povinnost stíhacího letce.

Tento boj si ještě vyžádal kruté ztráty. 18. dubna se při startu zřítil Steinhoff a zachránil se z hořícího letadla s těžkými popáleninami. O několik dní později se z bojového letu nevrátil Lützow. Doufali jsme ještě dlouho po válce, že se tento vynikající člověk a důstojník s námi nerozloučil na věky. V tomtéž duchu a se stejnou oddaností padli další mladí letci naší jednotky.

V těchto dnech se naplnil osud Německa. 25. dubna si na řece Labi u Torgau podali ruce američtí a ruští vojáci. Poslední obranný kruh kolem Berlína byl brzy proražen. Nad Vídní vlály rudé prapory. Německá fronta v Itálii se zhroutila. A na Plzeň padaly poslední z 2 755 000 tun bomb západních spojenců, svržených za pět válečných let na Evropu.

V této chvíli jsem svolal své piloty a řekl jim: „Válka je vojensky prohrána. Ani náš boj nemůže na tom nic změnit... Já bojuji dál, protože tento boj s Me 262 mě vnitřně upoutal, protože jsem hrdý na to, že patřím mezi poslední stíhače německé luftwaffe. Dál se mnou může létat jen ten, kdo se plně ztotožňuje s těmito mými myšlenkami..."

Mezitím také tvrdá válečná skutečnost rozhodla otázku „Je Me 262 bombardér nebo stíhačka?" s konečnou platností v náš prospěch. Vedení mělo v Berlíně a i jinde co dělat samo se sebou. Nesčetné instance, které dosud hovořily do přidělování reaktivních letadel, přestaly fungovat, nebo se již neprosazovaly. Bombardéři, průzkumníci, bitevní letci, noční stíhači a různé zkušební jednotky, vyzbrojené Me 262, které nám chyběly, nám nyní svá letadla odevzdávali. Darované Me 262 se k nám hrnuly ze všech stran. Nakonec jsme měli 70 strojů.

26. dubna 1945 jsem odstartoval ke svému poslednímu bojovému letu v této válce. Vedl jsem šest proudových letadel JV 44 proti svazu marauderů. Naše malé naváděcí středisko nás bezpečně navedlo na nepřítele. Roztrhané vrstvy

mraků v různých výškách, k tomu proměnlivá dohlednost, země viditelná jen asi ve třetině bojového prostoru.

V okolí Neuburgu na Dunaji jsem svaz zahlédl. Opět jsem zjistil, jak je nesnadné při tak velké rychlosti rozeznat bez viditelnosti pozemních vztažných bodů, ukrytých za mraky, relativní směr letu mezi vlastními a nepřátelskými letadly a správně nařídit odpovídající rozdělení při útoku. Lützow byl z těchto těžkostí skoro zoufalý. Neustále se mnou o tom hovořil. A vždy, když se mu nezdařil útok podle plánu, stěžoval si, on úspěšný komodor stíhací eskadry, na svou stíhačskou neschopnost. Je-li ještě zapotřebí dalšího potvrzení bezvýsledného nasazení pilotů bombardérů v roli stíhačů na Me 262, pak jsou to tyto naše zkušenosti.

Ted ale na takové myšlenky není čas. Letíme protikursem skoro až ke svazu marauderů. Každou vteřinu se přibližujeme o 300 metrů. Nechci tvrdit, že se mi toto přiblížení ideálně podařilo, ale přivedl jsem svou formaci do poměrně dobré střelecké pozice. Odjistit zbraně a rakety. Již na velkou vzdálenost k nám letí mohutná obranná palba. Jako při každém leteckém boji jsem napjatý a rozčílený a zapomínám odjistit druhý bezpečnostní spínač raket. Proto rakety zůstaly pod křídly. V nejlepší střelecké pozici, na metr přesně zamířené a s palcem na odpalovacím knoflíku jsem marně mačkal, ze všech šarží ten nejrozzlobenější stíhač. Stále ještě ale střílely mé třícentimetrové kanony, představující daleko větší palebnou sílu, než na jakou jsme byli dosud zvyklí. V témže okamžiku prolétl těsně pode mnou Schallmoser, „turbinový taranista". V provádění taranu nedělal rozdíl mezi přítelem a nepřítelem.

Toto setkání trvalo jen zlomek sekundy, ovšem velice významné sekundy. Jeden marauder z posledního roje letěl celý v ohni dolů a pak se po výbuchu rozpadl. Nyní útočím na další bombardér předního roje. Těžce jej zasahuji, když prolétám kolem něho v malé vzdálenosti. Při tomto průletu jsem byl několikrát bezvýznamně zasažen obrannou palbou. Nyní jsem chtěl rozhodně vědět, co se stalo s druhým bombardérem, na který jsem útočil. Nebylo mi jasné, zda se také zřítil. Kolem jsem neviděl žádné doprovodné stíhačky. Proletěl jsem nad formací, kterou jsem naposledy ostřeloval, stoupavou levou zatáčkou a v tomtéž okamžiku se to stalo: celý stroj se ocitl v krupobití střel. Při překvapivém útoku shora mě zasáhl jeden z mustangů. Ucítil jsem tvrdý úder do pravého kolena. Přístrojová deska se rozsypala. Další střely zasáhly pravou turbínu. Plechy z jejího krytu se uvolnily a odlétaly zpět. Zasažena byla i levá turbína. Letadlo se již asi neudrží ve vzduchu.

V této svízelné situaci jsem měl jediné přání: ven z toho „parníku", který se zdál být dobrý jen k tomu, abych se na něm zabil. Pak jsem ale dostal strach, že mě zastřelí na padáku. Podle zkušeností jsme s tím my, proudoví stíhači, museli počítat. Brzy zjišťuji, že můj postřelený Me 262 po vyvážení opět poslouchá kormidla. Po průletu všemi vrstvami mraků vidím pod sebou dálnici, před

sebou Mnichov a vlevo Riem. V několika minutách jsem nad letištěm. Podle starého zvyku stíhačů kolébám křídly, nyní opět plný sebevědomí, a nasazuji k přistání. Dole je pozoruhodný klid a letiště je jakoby mrtvé. Jedna z turbín vůbec nereaguje na plynovou páku, nemohu snížit její obrátky. Těsně před prahem dráhy musím tedy s konečnou platností obě turbíny vypnout. Za mnou se táhne dlouhý pruh černého kouře. A teprve v tom okamžiku poznávám, že naše letiště zpracovávají v hloubkovém letu thunderbolty. Nemám jinou možnost. Varování ze země jsem neslyšel, protože po zásazích mi vypadlo rádio i veškerá elektrika. Zbývá tedy jediné: dolů do toho kouzelnického kotle. Při dosednutí mi bylo okamžitě jasné, že je rozstřílené i přídové kolo podvozku. Strašlivě to se mnou smýkalo, když jsem v rychlosti 240 kilometrů v hodině jel po úzkém pruhu země. Brzdit, brzdit. Pták ještě ani nestál a já byl již venku a schovaný v nejbližším pumovém kráteru. Těch bylo na našem letišti dost. Všude kolem mě explodovaly bomby a rakety, hvízdaly dávky thunderboltů. Nový přízemní útok. Z nejrychlejší stíhačky na světě do díry po bombě. Mučivý pocit bezmocnosti a opuštěnosti. Vtom ke mně přijíždí pásový motocykl. Těsně vedle mne prudce brzdí. Je to jeden z mých mechaniků. V okamžiku sedím za ním. Obrací a nejkratší cestou mizíme z letiště. Mlčky jsem ho poplácal po rameni. Co jsem tím chtěl říct, tomu rozuměl lépe než mohla vyjádřit všechna slova o soudržnosti létajícího a pozemního personálu.

Ostatní piloti byli z tohoto leteckého boje navedeni na sousední letiště, z něhož se krátce po skončení náletu připlížili do Riemu.

Hlásili jsme pět jistých sestřelů bez vlastních ztrát. Brzy po skončení války se mě na tento boj velice podrobně vyptávali u spojeneckého výslechu. Dozvěděl jsem se při něm, že jsme měli ještě daleko větší úspěchy, aniž mi ovšem prozradili přesné číslo. Jednoduše mi nechtěli věřit, že se tohoto boje zúčastnilo jen šest Me 262.

K ošetření poraněného kolena jsem musel do mnichovské nemocnice. Rentgenový snímek ukázal dvě střepiny v kolenním kloubu. Koleno mi dali do sádrového obvazu. Krásná nadílka.

Nepřítel útočící ze severu překročil na mnoha místech Dunaj. JV 44 se připravoval na poslední změnu působiště. Bär, který se k nám připojil se zbytkem své zkušební jednotky „lidových stíhačů“, převzal po mně velení. Do Salzburgu přelétlo šedesát proudových stíhaček. Z říšské kanceláře a velitelského štábu luftwaffe v Berchtesgadenu jsme dostali rozkaz okamžitě přelétnout do Prahy, abychom se odtud zapojili do zcela beznadějného boje o Berlín. Protahovali jsme provedení tohoto rozkazu, až se nakonec stal bezpředmětným.

3. května 1945 stály na letišti v Salzburgu všechny stroje JV 44 bez maskování. Nad námi kroužily americké stíhačky. Nestřílely, ani neházely bomby. Američané zřejmě doufali, že budou brzy sami létat s těmito stroji, které jim dělaly takové potíže. Salzburg se připravoval k předání moci. Předsunuté

jednotky Deversovy armády se blížily k městu. Když bylo na letišti slyšet hluk prvních tanků a nezbývala žádná jiná možnost, naše proudové stíhačky vzplanuly.

V zemi argentinské i nad ní

Pokud se někdo ze staré Evropy dostane do Argentiny, musí se smířit se skutečností, že všechno je tam jinak. Tak například měsíc, kterému Tvůrce - podle Morgensterna - přikázal, aby:

„při růstu podobal se D,
když couvá, písmenu zas C,
by po staletí zas a zas
lidem takto měřil čas“

tuto povinnost na jižní polokouli plnit nemůže. Vytváří-li tam podobu písmene C, pak roste, naopak ubývá, když jeho stříbrný srpek dostává podobu písmene D.

Morgenstern není jediný Evropan, jehož poznatky, poučky a životní pravdy platí v Jižní Americe jen omezeně a někdy vůbec ne. Přistěhovalec, který projde onou neviditelnou bariérou mezi dvěma světy, nejen že si musí posunout své hodinky o nutné časové rozpětí zpět, ale také upravit svůj životní mechanizmus na nové podmínky.

Já to měl podstatně jednodušší než mnozí jiní. Rozdíly a protiklady jsem pociťoval jen jaksi okrajově, protože můj svět, svět letce, je stejný tam jako zde. Stále se mi ve vzpomínkách na mládí vybavují známá jména Boelcke, Blériot, Immelmann a hrabě Zeppelin. V El Palomaru, městě letců na okraji Buenos Aires, jsou totiž ulice pojmenovány po těchto i dalších pionýrech mezinárodní vzduchoplavby. A já tady žiji.

Palomar bývá také nazýván „El Nido de cóndores“, hnízdo kondorů. Je zde první letiště vybudované na argentinské půdě; odtud se v roce 1910 vzneslo první letadlo, a v roce 1912 tu byla otevřena první pilotní škola. Čtyři letadla, pilotovaná žáky této školy, se zúčastnila prvních argentinských leteckých manévrů. To bylo v roce 1914... Po skončení války sem přišli francouzští a italští letečtí přidělenci, kteří pomohli navázat na prudký vývoj v oblasti letectví, podnícený světovou válkou. V roce 1922 vznikla v Palomaru letecká základna č. 1 (Gruppo Nr. 1 de Aviación), která se stala východiskem při budování argentinského válečného letectva.

Již v roce 1926 byla zahájena výstavba prvního národního závodu na výrobu letadel. V Córdobě, asi 800 kilometrů severozápadně od Buenos Aires, vznikla „Fábrica Militar de Aviones“ a „Instituto Aerotécnico“. Po zhroucení Německa ve druhé světové válce zde profesor Tank se svými německými a

místními spolupracovníky zkonstruoval první argentinskou proudovou stíhačku Pulqui II. Výraz „Pulqui“ pochází z jazyka indiánských domorodců a znamená „šíp“. Zprvu se zde vyráběly v licenci britské, severoamerické a francouzské typy letadel, později se však začaly v přiměřených sériích stavět i letadla vlastní konstrukce.

Po roce 1933, kdy Německo znovu začalo budovat své vlastní letectvo, projevil se jeho vliv i v Argentině. V Córdobě se od roku 1938 začaly vyrábět cvičné a akrobatické letouny typu Focke-Wulf Stieglitz. Byly zakoupeny i jiné německé licence na letadla, z nichž například Ju-52 slouží dodnes. Mnozí argentinští letci odjížděli na zkušenou do Německa. Syndikát Condor zřídil leteckou linku z Evropy do Jižní Ameriky s využitím některých základen v Atlantiku, ale druhá světová válka tento slibný vývoj přerušila.

Současně však nastal značný rozvoj dopravního a sportovního letectví. Od antarktické Ohňové země až po subtropické oblasti kolem jižního obratníku, a od Atlantického oceánu až k řetězu andského pohoří existuje rozsáhlá vnitrozemská letecká sít. Jejích čtrnáct linek zajišťuje pravidelnou leteckou dopravu v délce asi 20 000 kilometrů. Stroje společnosti „Aerolineas Argentinas“ létají téměř do všech jihoamerických států a zajišťují letecké spojení s USA, Afrikou a Evropou.

Letectví je pro Argentinu důležité i v jiném ohledu. Zemi totiž sužují četné lesní a stepní požáry, které ještě nedávno působily argentinskému hospodářství každoročně milionové škody. Pomocí letectva se je podařilo výrazně omezit. Nad rozsáhlými oblastmi patrolují letecké hlídky lesní protipožární ochrany a v případě ohrožení okamžitě zasahují. Ihned jsou uvedeny do stavu pohotovosti protipožární sbory, které jsou letecky dopravovány na ohrožená místa, popřípadě tam přímo přistávají pomocí padáků.

Totéž platí i o kobylkách, které ve stakilometrových mračnech ničily úrodu v celých provinciích, aniž by tomu člověk mohl zabránit. Nyní jsou ničeny jedovatými postřiky z moderních amerických vrtulníků a ze starých letadel Ju-52, stále ještě věrně sloužících. Přitom pomáhají i někteří němečtí piloti.

Letectví se stalo argentinským národním sportem. Pokud některý zahraniční pozorovatel charakterizuje tuto aktivitu výrokem: „Argentinci přesedlali z koní rovnou na letadla“, zní to sice poněkud přehnaně, nicméně obojí má cosi společného. V první světové válce bylo převeleno mnoho německých kavaleristů k nově vznikajícímu leteckému sboru, a také v zemi „Gaučů“ padla tato myšlenka na úrodnou půdu. Argentinec je totiž nejen výborným jezdcem na koni, ale i mimořádně schopným automobilistou, takže má všechny předpoklady stát se i dobrým letcem. V roce 1951 bylo v Argentině 138 klubů motorového létání, 118 plachtařských a 2 parašutistické. Mimořádně oblíbené je bezmotorové plachtění, jehož příznivci se hrdě nazývají „Vzdušní gaučové“. Nelze se tedy divit, že tato země přitahovala jako magnet četné německé piloty,

kteří na konci války ztratili smysl své existence. Proto se tito mužové bez ohledu na hranice a různá restriktivní opatření snažili znovu navázat přerušený kontakt se svými životními ideály. Tak se stalo, že se v La Platě postupně shromáždila početná skupina německých leteckých odborníků.

Pokud jde o mne, zlákala mne nabídka stát se argentinským leteckým poradcem pro zaoceánské lety. Dva dny po mém příjezdu do Buenos Aires mne přijal tehdejší ministr letectví brigádní generál Ojeda. Tlumočil mi prezidentův pozdrav a srdečně mne přivítal, což na mne po hořkých letech zajetí a pozdějšího živoření neobyčejně mile zapůsobilo. V té době se totiž svět díval na vše německé s nenávistí a pohrdáním; ale zde, v kruzích argentinské armády, nebylo po něčem takovém ani stopy. Podle nich jsme sice válku prohráli, ale čest jsme neztratili. Žádný Němec, který tehdy přišel do této velké a slibně se rozvíjející země, na tuto rytířskost Argentinců nikdy nezapomene, a to bez ohledu na své politické zaměření či životní osudy.

Generála Peróna jsem poznal až později, a to při předvádění letadla Pulqui II na letišti v Buenos Aires. Když jsem mu byl představen, řekl mi svým srdečným a přátelským tónem, kvůli kterému byl všeobecně oblíben: „Tak vy jste ten známý německý generál letectva? Kdybych vás náhodou potkal na Floridě, považoval bych vás za nefalšovaného kreola!“

To byla největší lichotka, jakou mi mohl projevit prezident státu s tak výrazným smyslem pro národní hrdost. Ostatně, v Argentině poznali, že nejsem kreol, ale Němec, až když jsem začal mluvit španělsky. Mimochodem, když mne Hitler vyznamenával dubovou ratolestí k rytířskému kříži, vyjádřil se obdobně o mém ne zvlášť výrazném nordicko-germánském zjevu. Krátce předtím před ním stál ze stejného důvodu Mölders a nyní další tmavovlasý „pidigermán“ přebírá nejvyšší vyznamenání za statečnost. Hitler to s úsměvem komentoval: „Kdy už, k sakru, přijdou na řadu také ti světlovlasí, modroocí a vysocí Germáni?“

S Perónem a ministry se tehdy dostavili všichni, kdo v argentinském letectvu něco znamenali. Byli přítomni i zahraniční diplomaté včetně Rusů. Toho osmého února 1951 bylo celé Buenos Aires na nohou. Každý Argentinec chtěl být svědkem dějinné události, až před prezidentovými zraky vzlétne první tuzemský proudový stíhač.

Po úspěšně skončené přehlídce pronesl Perón krátký projev, v němž mimo jiné řekl:

„Chtěl bych využít této příležitosti, abych vyjádřil svou vděčnost všem, kteří spolupracovali na konstrukci tohoto letadla. Také mne na válečné škole a ve vojenské akademii učili četní němečtí vojenští instruktoři, kteří mi umožnili získat zkušenosti, jež jsem v životě uplatnil. Jsem jim proto velmi vděčný.“

Z těchto slov je patrný Perónův vztah k Německu, ovlivněný jeho vojenským vzděláním. Podílela se na něm řada německých důstojníků, kteří mu byli

často velmi blízcí. K jeho obdivovaným válečným teoretikům a autorům patřil zejména Clausewitz, Schlieffen a von der Goltz. Sám Perón, jako kapitán generálního štábu a profesor na válečné akademii, uveřejnil pojednání o operacích německých vojevůdců za první světové války. Když pak později podnikl vojenskou instruktážní cestu po Evropě, poznal osobně i Německo. V té době bylo na vrcholu svých vojenských úspěchů ve druhé světové válce. Úspěchy při polském a francouzském tažení ještě prohloubily Perónovu úctu k německému vojsku, kterou si zachoval i po porážce a zhroucení Německa.

Argentinská zahraniční politika byla vedena snahou nenechat se rozdrtit mezi dvěma mlýnskými kameny, které dnes vládnou světem. Závěr druhé světové války umožnil Argentině vybudovat si dobrou hospodářskou pozici, neboť vysoká poptávka po zemědělských produktech za výhodné ceny pomohla Argentině získat vysoké devizové rezervy. To umožnilo Perónovi převést pod státní správu lodní dopravu, železnice, energetické zdroje a telefonní a telegrafické spojení. Kromě toho vybudoval značnou obchodní flotilu s moderními nákladními a osobními loděmi, tankery a rybářskými plavidly. Byla také zahájena velkorysá industrializace s cílem vyvést zemi ze zahraniční závislosti.

Pro realizaci těchto cílů přišla Argentině velmi vhod přítomnost četných německých vědců, techniků a jiných specialistů, kteří se po roce 1945 nemohli doma uplatnit. Všichni přišli dobrovolně a brzy poznali, že jsou vítáni a váženi. Uvědomili si, že služba národu, který s nimi bez jakýchkoli předsudků sympatizuje, je současně ku prospěchu jejich bývalé německé vlasti.

Má úloha jako poradce argentinského válečného letectva spočívala především v tom, že jsem předával své válečné zkušenosti z oblasti protivzdušné obrany a využívání proudových letadel. Nikdy jsem však nevedl žádné argentinské letecké formace ani nevykonával jakoukoliv inspekční činnost, jak se mnohdy tvrdilo v zahraničním tisku. Němečtí ani jiní zahraniční důstojníci nikdy nesloužili v argentinském letectvu či jiných ozbrojených složkách. Argentina má dost svých vlastních kvalitních letců; co však jim chybí, je válečná zkušenost. Již čtyři roky používá argentinské letectvo značný počet anglických stíhaček typu Gloster-Meteor, které jsou každoročně předváděny v plné své kráse na leteckých přehlídkách v Buenos Aires. K mým úkolům patří bojová příprava jejich posádek, taktika boje, vypracování příslušných předpisů a celá řada dalších činností. Přitom jsem však v živém kontaktu s leteckými útvary, protože nejdůležitější ze všeho je létat - v naší odborné hantýrce „držet se kniplu“.

Toto spojení administrativní práce s praktickou leteckou činností mi plně vyhovovalo. V Argentině se mi podařilo zbavit se pocitu, který mne po dvouletém zajetí a po něm následujícím živoření velmi tísnil. Obával jsem se

totiž, že jaksi zaostanu, zrezivím a ztratím kontakt se světovým vývojem. Nestalo se tak. Již pátý rok jsem ve vývojovém centru leteckého dění.

Vztah k důstojníkům argentinského letectva, s nimiž jsem ve služebním, ale i osobním styku, je oboustranně mimořádně srdečný, neboť letci na celém světě jsou si blízcí a přátelští. Argentina je zemí, která přistěhovalce doslova vsaje se vším všudy. Zejména hlavní město Buenos Aires je jakýmsi molochem pohlcujícím lidi. Toto město, které svým růstem překonává všechny statistické prognózy, si každého podmaní svou vitalitou, hektickou činorodostí, a ze svého neosobního pouta člověka už nikdy nepustí. V tomto městě, v němž se soustřeďuje téměř třetina argentinského obyvatelstva, je proto obrovská bytová nouze a veřejné dopravní prostředky jsou stále beznadějně přeplněny. Je to město horečného neklidu. Lidé spěchají jakoby štváni nadějí získat nějaké to peso, a snahou co nejrychleji zbohatnout, což se z tolika milionů obyvatel jen málokomu podaří. Proud života zde neplyne regulovaným řečištěm, jako je tomu u nás na starém kontinentu. Stále zde totiž do značné míry platí staré bezohledné zákony ještě z pionýrských dob. Ten hlavní zní: „Uplatni se, nebo zahyneš!“

Z těchto důvodů každý nový přistěhovalec brzy zjistí, že má na všechno málo času. Jeho přátelé doma se často zlobí, proč ten chlap ani nenapíše, jak se mu daří.

Z německých letců se málokomu podařilo zůstat ve svém oboru. Většina z nich se musela zcela přeorientovat a začít úplně znovu. Je samozřejmé, že se většinou známe. Občas se vídáme a pomáháme si radami, doporučeními a především vyžíváním svých „cuńas“, doslova „klínů“, což znamená známosti, které jsou zde obzvláště důležité. Na úzké, organizované a pravidelné schůzky a vztahy není ani pomyšlení.

Na neděli vyjíždím z města. Pokud to roční období dovolí, věnuji se lovu, a to bud pěšky, nebo na koni. V blízkém okolí Buenos Aires se vyskytuje jen nízká zvěř, ale v ostatních částech Argentiny, kde existují všechny krajinné typy a různá podnebí, se hemží spousta divoké zvěře - od jelenů, srnců, černé zvěře až po antilopy, pumy, ganaky i pštrosy - jen je třeba mít čas.

Času je tak málo, že jen velmi zřídka se mi podaří soukromě sednout do letadla a vzít do ruky řídící páku. Na obloze kolem Buenos Aires „řádí“ množství svátečních letců z různých leteckých klubů, nájemců leteckých taxi nebo majitelů malých letadel, kteří vytvářejí z oblohy doslova rizikové prostředí. Samozřejmě, že k nim patřím i já. Získal jsem totiž argentinský pilotní průkaz pro dopravní letadla, který mne opravňuje řídit cestovní a sportovní letadla všeho druhu. Obvykle v neděli si dám vyvézt z hangáru malý Piper, nebo něco podobného, vtěsnám se do pilotního sedadla, přidám plyn a pomalu se rozjíždím. Vzlétnu, a s přivřenýma očima se dívám seshora po světě. Často s sebou beru přátele, kteří dovedou ocenit takovou vzdušnou procházku.

I kdyby Argentina nám, německým letcům, nenabídla nic jiného než možnost splnit naši živelnou touhu po létání, nikdo z nás by tuto nabídku neodmítl. Létání je totiž daleko víc než povolání nebo sport. Je to touha a vášeň, bez níž by byl život pustý a prázdný.

Poznámka editora

Z řádků „nejmladšího generála německé branné moci" jako by zaznívala slova písně „Bomby na En-ge-land"... Originální pilot Třetí říše, který jako jeden z mála přežil, nám zanechal neméně originální svědectví o letecké válce na západě, psané úderným stylem, připomínajícím staccato bojové písně.

Gallandovy vzpomínky však nejsou jen „pouhými" memoáry válečného pilota. Jsou jedinečné právě optikou záběru. Autorem je nejenom zanícený stíhací letec, ale také štábní důstojník a později vrchní inspektor stíhacích pilotů, který měl podíl na strategickém plánování. Jeho svědectví je tedy bez nadsázky ojedinělé.

Galland se narodil 19. března 1912; svůj první nepřátelský letoun sestřelil 1. května 1940 západně od belgického Lutychu a svého posledního 104. vítězství dosáhl 26. dubna *1945* u rakouského Neuburgu. K hodinám nalétaným ve Španělsku připojil dalších zhruba 425 bojových vzletů. Po kapitulaci Německa byl jako válečný zajatec dopraven do Velké Británie a vyslýchán důstojníky RAF.

Po svém propuštění z anglického zajetí v roce 1947 odjel Galland na pozvání Juana Peróna do Argentiny, kde dal své bohaté letecké a zbrojně-technické zkušenosti do služeb argentinského letectva. Do Německa se vrátil v roce 1955 a v Bonnu začal podnikat v oboru leteckého konzultanství. V roce 1956 sloužil v reformované luftwaffe Spolkové republiky Německa a získal si velkou vážnost mezi svými bývalými protivníky. Upevnil své přátelství se Sirem Douglasem Baderem, a navázal mnohá další s jinými britskými piloty. Zbývá dodat, že se později oženil se svou sekretářkou a v roce 1966 se jim narodil syn.

Galland je bezesporu žijící leteckou legendou. Před časem jej mohli ve starším francouzském televizním seriálu zahlédnout i naši diváci (Bitva o Británii z cyklu Slavné bitvy). Dokonce i se 104 sestřely, které měl na svém kontě, nepatřil Galland mezi nejvíce „skórující" piloty luftwaffe. Je však nutné si uvědomit, že všechny své sestřely docílil proti angloamerickým pilotům na západě, a že dlouhou dobu nebyl v aktivní službě, vzhledem ke své štábní funkci. Jeho vzpomínky detailně popisují situace, dosud známé jen útržkovitě, které mezitím přešly již do letecké mytologie (historky o sporech s Göringem atd.). Kromě anekdot a vzrušujících líčení vzdušných soubojů jsou však

zdrojem cenných informací. Dozvíme se hodně nejen o taktice německých stíhacích es, o používané technice, ale i o zákulisí Třetí říše.

Přes svou věcnost je to napínavá četba. Úsečný styl nenechává místo na ideologické mudrování. Na jednu stranu to znamená nespornou úlevu, po letech publikační sterility, kdy vycházely pouze ideologicky „neposkvrněné“ publikace, doplněné ještě „návodem k použití“, káravě zdviženým prstem s napomenutím, jak předkládaným informacím rozumět. U dnešní záplavy literatury faktu, vycházející z opačného pólu, mám však neodbytný pocit opačného extrému. Autoři podobných memoárů, jako jsou ty Gallandovy, popisují válečný konflikt jako by šlo jenom o jakési neutrální zápolení armád, válečných mašinérií. Ani slovem se nezmiňují o své reflexi faktu, že bojovali na straně říše zla, která rozpoutala až dosud nejstrašnější válku v dějinách. Je otázka, do jaké míry je to zažitý pozitivistický postoj, a do jaké míry vědomá autocenzura. Mimoděk tak dostáváme důkaz o tom, že totalitní praktiky vymývání mozků mají všude své nezaměnitelné výsledky...

Některá Gallandova úsečná konstatování - o anšlusu Rakouska, o záboru Sudet, o přepadení Polska - vyvolávají mrazení v zádech. Protože se týkají nás, kteří stáli na „druhé straně barikády“. Galland se nezdržuje sebemenšími vahami, kdo byl v těchto případech v právu: nepřipouští si zřejmě nejmenší pochybnosti - v právu byl silnější, tj. Říše, führer a Němci. Máme samozřejmě na tyto události jiný názor, ale o ten nyní nejde: slovo v této knize má Galland.

Velmi silně na mne zapůsobila epizoda z osamělého náletu na americké bombardéry. Stojí za to si povšimnout, že ani v tomto okamžiku, když může sledovat ten obrovský ocelový proud odplaty mířící na Německo, ho ani na zlomek sekundy nenapadne, že to byli oni - Němci -, kteří tuto odplatu vyvolali k životu. Nevzpomene si na nálety na kolony prchajících Francouzů, na ničující bombardování britských měst - ale myslí na ubohé bezbranné Německo, které už nemá sil se tomuto přívalu bránit. Myslí na „pěšáky v zákopech na východě, kteří přes všechno zůstávají ležet za kulomety a plní rozkaz“... Kdo by chtěl přesvědčivější důkaz, že Němci stáli za svým führerem neochvějně jako jeden muž až do hořkého konce? Zde halasný pokřik o nepřípustnosti argumentu kolektivní viny jaksi pokulhává. Ale i z tohoto důvodu, z faktů ukrytých jaksi mezi řádky, je přínosné, že se Gallandovy paměti dostávají na náš knižní trh.

Závažným svědectvím je popis zatvrzelého lpění německého velení na krátkozraké koncepci letecké války. Naprosto jedinečné jsou záznamy Hitlerových a Göringových postojů v těchto otázkách. Přitom si nelze neuvědomit, kolik chyb muselo německé velení udělat, aby nakonec spojenecké úsilí vedlo k vítěznému konci války, a jak tento konec zdaleka nebyl samozřejmý. V této souvislosti je obzvlášť pozoruhodná epizoda z 37. kapitoly, popisující Hitlerovo nepochopení skutečné role proudové stíhačky Me-262.

Tuto událost popisuje David Irving ve své knize „Tragédie Luftwaffe“ poněkud odlišně: *Hitler opakoval svůj dotaz, zda tento stíhací letoun může také nosit bomby. Dříve, než ho ostatní mohli zarazit, předstoupil Messerschmitt a vysvětloval: „Ano, můj vůdče, může bez jakékoliv úpravy nést jednu pumu o hmotnosti 1 000 kilogramů, nebo dvě po 500 kilech.“*

Hitler mu poděkoval: „Konečně bleskový bombardér, konečně letadlo, které jsem již dávno žádal do výzbroje luftwaffe. Tady stojí, jen to nikdo nepoznal.“

Opět poněkud odlišný obraz vyplývá z poznámek profesora Messerschmitta, učiněných po telefonickém rozhovoru s jeho švagrem, profesorem Madelungem v roce 1971.

„Me 262 byl postaven jako stíhací letoun. Když se mě Hitler ve Východním Prusku zeptal, zda Me 262 může také nést bomby, řekl jsem „samozřejmě“. Poprvé jsme (určitě měla odpověď znít „jako první“) na stíhací letoun (Me 109) instalovali pumový závěsník a předem jsem počítal, že i výzbroj určenou 262 doplním o výzbroj stíhacího bombardéru. Během války v Polsku jsem přišel na myšlenku pověsit na stíhačku (Me 109) několik bomb. S Voigtem (šéfem projektového oddělení) jsme odjeli do Berlína, kde jsme vyhledali Udeta, který byl tehdy šéfem T.A. (technického úřadu) a přednesl Luchtovi (generálovi, štábnímu inženýrovi na ministerstvu) a Reidenbachovi (hlavnímu inž. a šéfovi vývoje generála leteckého zbrojmistra) co zamýšlíme. Všichni se nám vysmáli.“

Kromě kolosálních chyb velení stála proti Němcům i skutečnost, odhalená až nějakých třicet let po válce. Spojencům se podařilo (za vydatné pomoci polských odborníků) odhalit ještě před válkou tajemství německého šifrovacího přístroje Enigma. Němci na to do konce války nepřišli. Díky tomu znali Britové a Američané německé plány a taktické záměry mnohdy až na rotní úroveň, a mohli jim účinně čelit. V této souvislosti ještě více vyniknou ohromující výkony německých pilotů. Mnozí z nich - jako Galland - měli bojové zkušenosti nesrovnatelné s piloty jak na východě, tak na západě, díky délce svého bojového nasazení a kvalitě výcviku.

Gallandova kniha jistě v této souvislosti znovu navodí otázku vysokých skóre německých stíhacích es. Václav Němeček ve své práci *Vojenská letadla* ještě považuje za nutné o vysokých počtech německých sestřelů prohlašovat, že „skóre nacistických stíhačů působí nepřirozeně a nepravděpodobně“. V podobném duchu vyznívaly závěry i ostatních publikací, vycházejících za minulého režimu. Do určité míry to lze pochopit. Zatímco nejúspěšnější spojenečtí stíhači dosahovali v průměru za celou válku kolem dvaceti až třiceti sestřelů (největší skóre mezi piloty britského Commonwelthu měl M. T. S. J. Pattle - 41, z Američanů byl nejlepší R. Bong se 40 sestřely a z Rusů Pokryškin s 62 sestřely), počty leteckých vítězství německých pilotů jsou mnohonásobně vyšší. Jak uvádí autor knihy Esa na Messerschmittech, pět nejúspěšnějších německých stíhačů sestřelilo v druhé světové válce dohromady neuvěřitelný počet 1 453 letadel! Byli to: Erich Hartmann se 352 vítězstvími; Gerhard

Barkhorn, 301; Günther Rall, 275; Otto Kittel, 267; a Walter Nowotny s 258 sestřely. Kdyby se tento ohromující počet sestřelených spojeneckých letadel postavil vedle sebe na otevřené ploše, pokryly by letouny plochu pětadvaceti akrů, a stačily by na vyzbrojení padesáti stíhacích perutí o plných počtech!

Podle údajů stejného autora je neméně ohromující statistika, srovnávající počty jednotlivých es. Podle spojeneckých měřítek, která přiznávala statut „esa“ pilotovi s pěti sestřely, bojovalo v řadách RAF 868 leteckých es (zde jsou zahrnuti kanadští, australští a novozélandští piloti); USAAF 262 es, SSSR 162 es, Francie 130 es, Jižní Afrika 23 es, Američané v RAF 20 es, Polsko 47 es, Norsko 16 a Československo 12 es, v úhrném počtu celkem 1 540 es. Naproti tomu špičkoví piloti Luftwaffe (nazývaní nikoliv „esa“, ale „experti“) dosáhli těchto vítězství: dva piloti měli více jak 300 sestřelů, 13 mezi 200-300, a asi 360 pilotů dosáhlo mezi 40-100 vítězstvími.

Vysoká skóre mají řadu příčin - délku bojového nasazení a vyšší počet operačních letů německých pilotů; větší zkušenosti (španělská válka); kvalitnější výcvik, alespoň z počátku války; převaha nad sovětskými piloty (jak uvádí Erich Hartmann, jedno vítězství na západě se počítalo za tři sestřely na východě), atd. Dnes většina odborných autorů o autenticitě těchto čísel nepochybuje. Argumentují přitom mimo jiné precizním systémem ověřovaní a přiznávání sestřelů, prováděným s příslovečnou německou důkladností, až byrokratičností. Ty nejstřízlivější hlasy připouštějí asi desetiprocentní nadsázku. Gallandova kniha dosvědčuje jednu skutečnost, která přispěla k vysokým počtům sestřelů německých pilotů: Jejich bojové nasazení bylo daleko intenzivnější, než u spojeneckých letců. Od začátku války s plným nasazením až do konce... Nemám k dispozici celkovou statistiku ztrát luftwaffe za druhou světovou válku, nicméně výmluvný je i dílčí údaj: Z první stovky nejúspěšnějších německých stíhacích es padlo ve druhé světové válce 48 pilotů, tj. 48 %. Z dalších padesáti padlo celkem 23, tj. 46 % (S. Matyáš: Stíhací esa Luftwaffe).

Piloti luftwaffe, kteří přežili svá první nasazení a dostali se mezi esa, měli zajištěny lepší podmínky a servis, a tedy i větší naději na další přežití. Celkové ztráty však byly stejně hrozivé, jako u jiných složek německé branné moci, o ztrátách mezi nováčky nemluvě. Vedle několika stovek es existovaly tisíce pilotů, kteří padli dříve, nežli dosáhli svého prvního sestřelu...

Krutá válka potřebovala své hrdiny a mýty. Patří sem i tradiční představa leteckého souboje jako rytířského klání. Podobná reflexe je patrná již z leteckých memoárů z první světové války (von Richthoffen, Udet, Fonck, Guynemer...) Opakují se dokonce i stejné situace, jako například epizoda setkání dvou nepřátelských pilotů, z nichž jeden přestane střílet na protivníka, kterému se zaseknou kulomety. Je nesporné, že letecká válka se lišila od války pěšáků v blátivých či promrzlých zákopech východní fronty. Pokud pilot přežil operační let, vrátil se do pohodlí a relativního bezpečí letecké základny, mezi kamarády, s

nimiž mohl jít večer na pivo a za děvčaty. Výlučnost jeho zbraně a taktika boje stíhačů měla zajisté shodné rysy s duely minulosti, a láska k létání jistě přinášela pocity ztotožnění s mládenci v odlišných uniformách... Z toho jistě vyplýval i jiný vztah k nepříteli, než měl patrně příslušník SS na východní frontě. Nevine Duke, britské stíhací eso (29 sestřelů), formuloval své úvahy na toto téma takto: „Samozřejmě jsem si při leteckém souboji uvědomoval, že je v sázce můj život proti životu toho druhého chlápka, ale vždycky jsem měl za to, že bojuji se strojem, ne s tím druhým pilotem. Takhle jsem uvažoval až do konce války." Podobná vyznání lze číst i u jiných letců, včetně Gallanda. Gallandův rozhovor s Göringem na téma střílení nepřátelských pilotů na padácích může být autentický, ale očití svědci hovoří o porušování těchto zásad, at již se týkaly Němců či spojenců, jak dokládá svým svědectvím i citovaný Duke. Ke konci války, kdy desetitisíce německých civilistů ztrácely životy během spojeneckých náletů (jejichž strategická hodnota je přinejmenším sporná), šla všechna pravidla stranou. Totální válka se nevyhnula ani obloze. Kdo tvrdí opak, barví skutečnost na růžovo.

Cenným Gallandovým svědectvím je výpověď o bojovém nasazení proudových stíhaček Me-262. Je v něm opět obsažen nejenom pohled aktivního pilota-stíhače, popisujícího revoluční taktiku boje proti bombardérům, ale také velitele uvažujícího v širších dimenzích, který si uvědomuje příliš pozdní nasazení zbraně, jež mohla před rokem znamenat pro spojenecké nálety vážnou překážku. Napříště jim měla čelit speciální jednotka „expertů", *Jagdverband* (stíhací jednotka) číslo 44. Zformování jednotky schválil Hitler a 24. února 1945 byla vytvořena JV 44 z původního jádra 45 špičkových pilotů, ze kterých 10 bylo nositeli rytířského kříže a většina byla několikanásobnými leteckými esy. Byly mezi nimi skutečné legendy, jako například Walter Nowotny. Galland se o něm zmiňuje jen okrajově; jeho smrt však byla svým způsobem příznačná a existuje o ní několik očitých svědectví. Jedno z nich ji popisuje takto: „Mnoho vidět není, obloha je ze šesti desetin pokryta mraky. Již slyšíme hvízdavý zvuk Me 262. To musí být Nowotny. Je zřetelně slyšet dávky rychlopalných kanonů a kulometů. Letecký boj. Za několik sekund padá jeden Me 262 kolmo k zemi. černý oblak kouře po dopadu stoupá vzhůru. Byl to poslední let prvního velitele jednotky reaktivních stíhaček. Jeho boje a úspěchy měly významný podíl na tom, že Hitler se konečně v listopadu 1944 rozhodl povolit vytvoření první stíhací eskadry, vyzbrojené reaktivními stroji..." Nowotny byl podle popisu očitého svědka, francouzského stíhače Pierra Clostermanna, sestřelen, když přistával. Únava na konci války byla již taková, že svého přemožitele patrně ani neregistroval...

Výkony tryskových letadel potvrdily Gallandův názor, ke kterému došel v květnu 1943, když se účastnil zalétávání prototypu. Byl přesvědčen, že mohou zvrátit spojeneckou ofenzívu, pokud budou včas zavedeny do výzbroje.

Koncem března byly Me 262 vyzbrojeny raketami vzduch-vzduch, což s jejich 30mm kanony z nich udělalo rovnocenného a stejně smrtelně nebezpečného stíhače, jakými se staly stroje, které měly přijít až po válce.

Úspěšná taktika však nebyla doménou jenom Němců. Velitelé spojeneckého letectva si byli dobře vědomi strašlivých slabin nového proudového stíhače. Díky zásobě vysoce hořlavého paliva to byly potenciální ohnivé rakve, které měly navíc konstrukční vady. Přední noha tříkolového podvozku byla slabá a snadno se lámala. Pokud byl povrch letištní plochy hrbolatý a podvozková vzpěra povolila, stačila jediná jiskra, vznícená třením kovu, a palivo vytékající z proděravělých nádrží okamžitě vzplanulo. Kremace zaživa se tak stala osudem mnoha německých pilotů proudových stíhaček.

Spojenecká letadla proto často bombardovala německá letiště. Němci neohroženě vzlétali dále, a tak Spojenci vyvinuli taktiku jakési nepřetržité služby, jejíž piloti zasahovali při vzletech a přistání nepřátelských strojů, kdy byly nejvíce zranitelné.

Představa, že jedna stíhací peruť zvrátí výsledek války, byla samozřejmě pošetilá. Ani další podobná zoufalá řešení na celkové situaci již nic měnit nemohla. Úsilí německých stíhacích „expertů" bylo svým způsobem heroické, ale naštěstí pro zbytek světa marné.

Galland dosáhl na Me 262 nejméně sedmi sestřelů, než byl 26. dubna 1945 zasažen americkým Mustangem. A stěží lze pochybovat, že patřil mezi nejlepší piloty druhé světové války. Létal od prvního až prakticky do posledního dne válečného konfliktu.

Leonid Křížek

VOJENSKÉ HODNOSTI LUFTWAFFE A JEJICH PŘIBLIŽNÉ ČESKÉ EKVIVALENTY

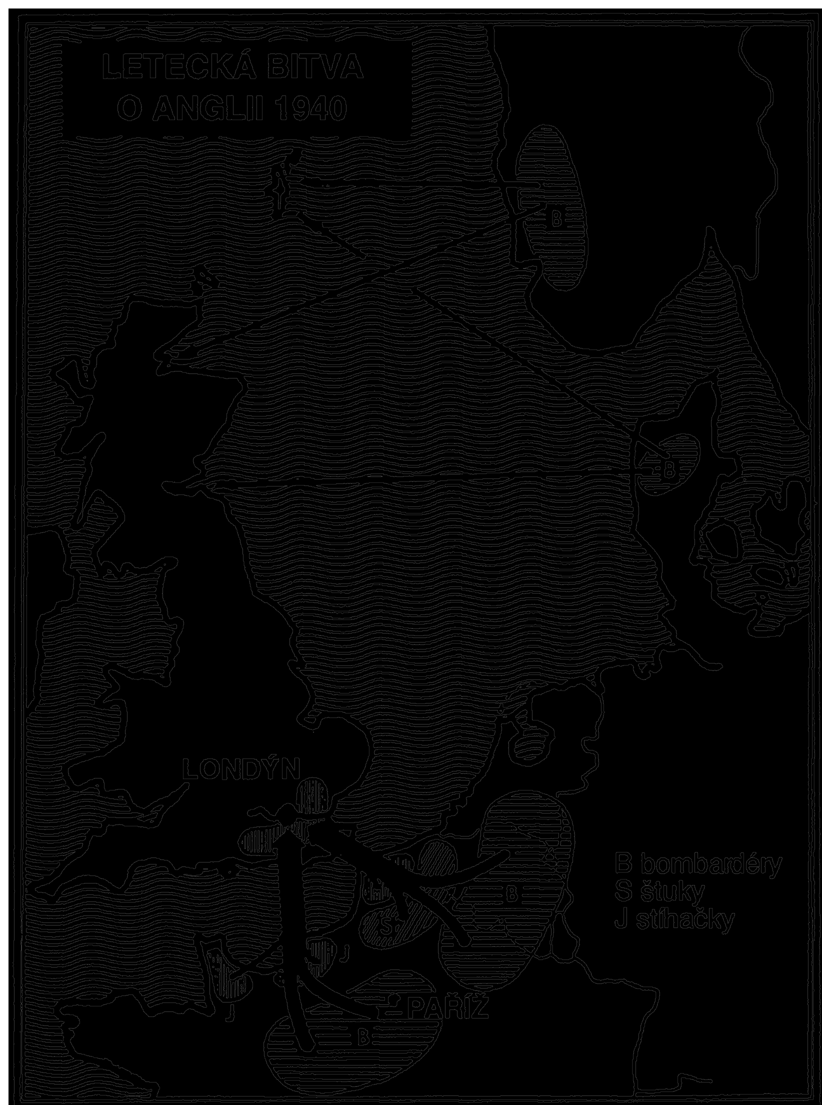
	Flieger	vojín
Gefr.	Gefreiter	Svobodník
Ogefr	Obergefreiter	Vrchní svobodník
Hgefr	Hauptgefreiter	Desátník
Uffz.	Unteroffizier	Četař
Fw.	Feldwebel	Rotný
Ofw.	Oberfeldwebel	Rotmistr
Stfw.	Stabsfeldwebel	Štábní rotmistr
Fhr.	Fähnrich	Praporčík
Ofhr.	Oberfähnrich	Nadpraporčík
Lt.	Leutnant	Poručík
Oblt.	Oberleutnant	Nadporučík
Hptm.	Hauptmann	Kapitán
Maj.	Major	Major
Oberstlt.	Oberstleutnant	Podplukovník
Oberst	Oberst	Plukovník
Gen.Maj.	General Major	Generálmajor
Gen.Lt.	Generalleutnant	Generálporučík
Gen.d. Fl.	General der Flieger	Generál
Gen.Oberst	General-Oberst	Generálplukovník
Gen.Feldm.	General-Feldmarschall	Armádní generál
	Reichsmarschall	Říšský maršál

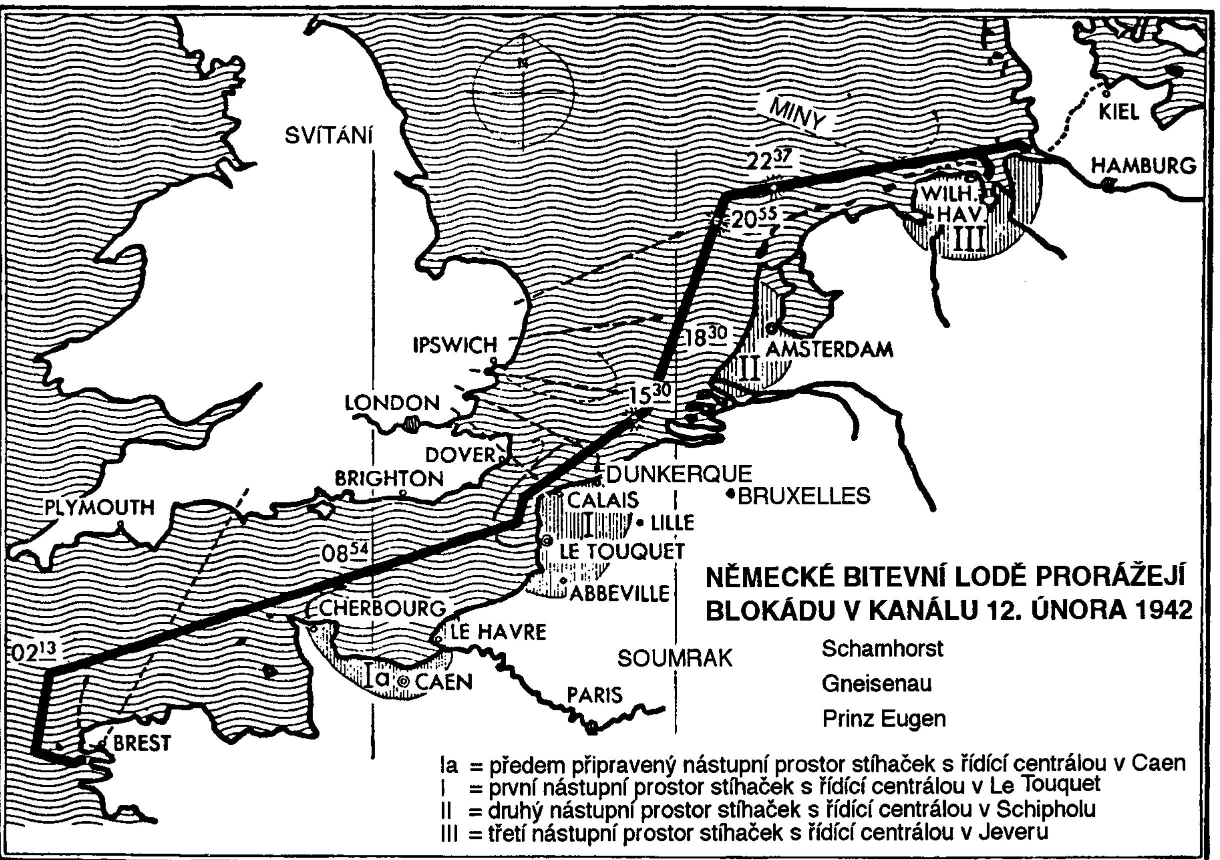
ORGANIZACE STÍHACÍHO LETECTVA LUFTWAFFE

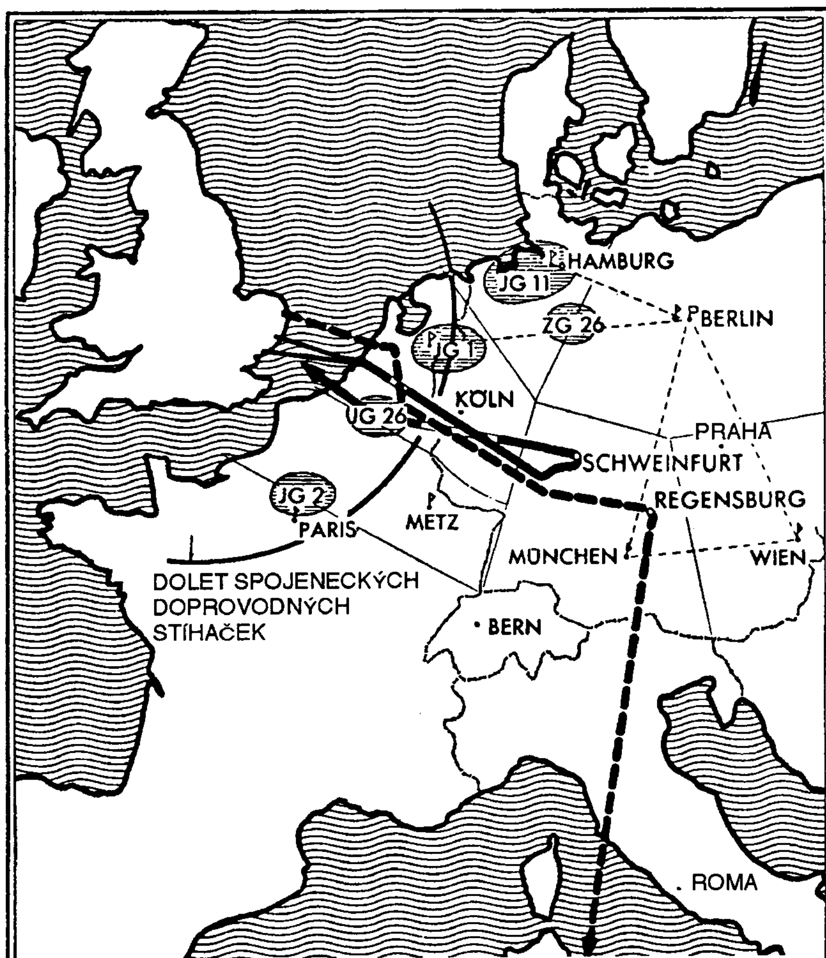
Základní taktickou jednotkou byla dvojice (Rotte). Dvě dvojice tvořily roj (Schwärme), dva až tři roje tvořily letku (Staffel). Tři až čtyři letky tvořily stíhací skupinu (Jagdgruppe). Tři až čtyři grupy tvořily stíhací eskadru (Jagdgeschwader). Další stupeň představovala stíhací divize (Jagddivision). Tvořil ji proměnlivý počet eskader, nebo jejich částí. Dvě a více divizí tvořilo stíhací sbor (Jagdkorps).

Jednotlivé letecké sbory (stíhací, bombardovací atd.) tvořily leteckou armádu (Luftflotte). Velel jí důstojník ve funkci „Führer", tak například *Jagdfliegerführer* neboli Jafd byl velitelem stíhačů příslušné letecké armády. Eskadře velel důstojník ve funkci komodora (Kommodore), bez ohledu na hodnost. Další funkcí byl *Staffelkapitäin,* který velel letce.

Letky byly vždy označovány čísly 1, 2 a 3, zatímco skupiny byly označovány I, II a III. Číslování letek ve skupině bylo průběžné, to znamená, že například 9/JG54 je třetí letka ve třetí grupě 54. stíhací eskadry. -lk-



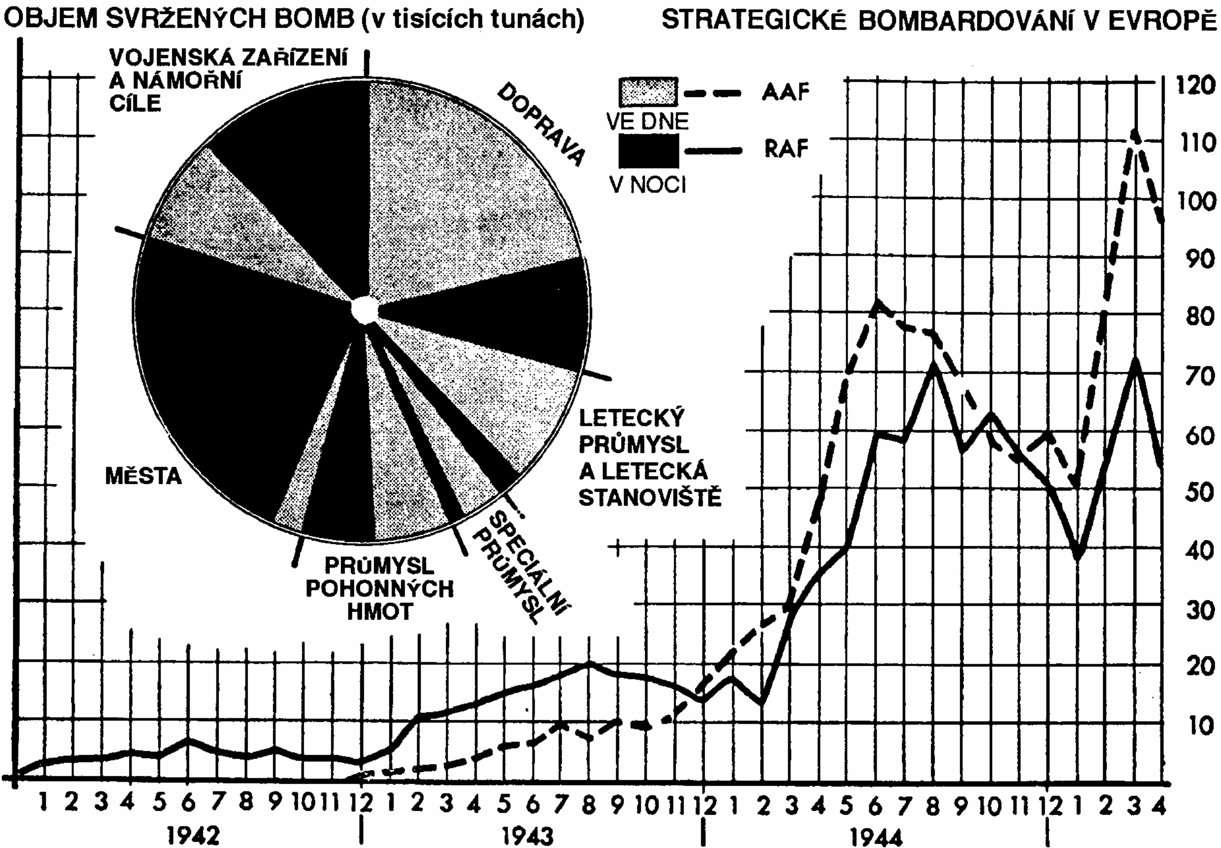

SVÍTÁNÍ
MINY
KIEL
HAMBURG
22^{37}
20^{55}
WILH. HAV.
III
IPSWICH
18^{30}
AMSTERDAM
II
LONDON
15^{30}
DOVER
BRIGHTON
DUNKERQUE
BRUXELLES
PLYMOUTH
CALAIS
I
LILLE
08^{54}
LE TOUQUET
ABBEVILLE
CHERBOURG
LE HAVRE
02^{13}
Ia
CAEN
SOUMRAK
PARIS
BREST
NĚMECKÉ BITEVNÍ LODĚ PRORÁŽEJÍ
BLOKÁDU V KANÁLU 12. ÚNORA 1942
Schamhorst
Gneisenau
Prinz Eugen
Ia = předem připravený nástupní prostor stíhaček s řídící centrálou v Caen
I = první nástupní prostor stíhaček s řídící centrálou v Le Touquet
II = druhý nástupní prostor stíhaček s řídící centrálou v Schipholu
III = třetí nástupní prostor stíhaček s řídící centrálou v Jeveru

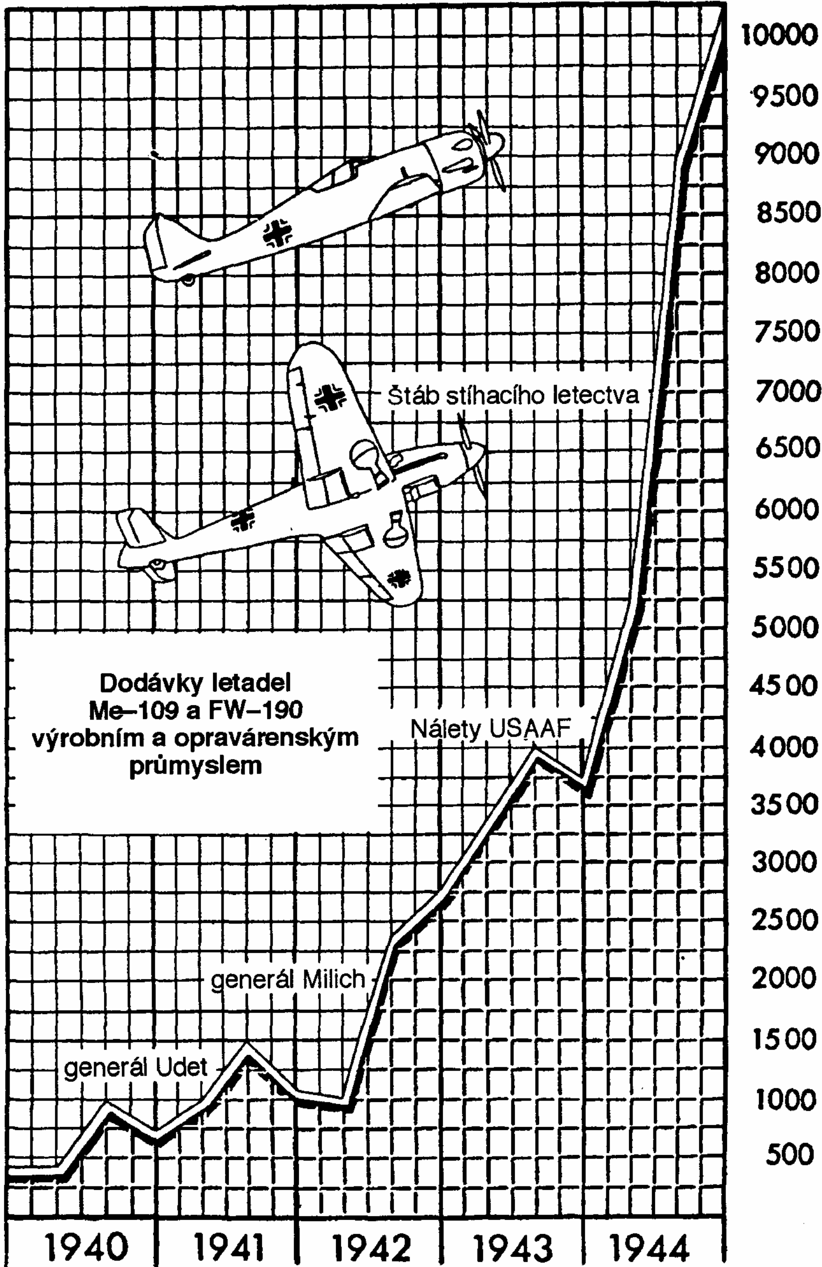


PRVNÍ NÁLET 8. AAF NA SCHWEINFURT A REGENSBURG 17. SRPNA 1943
DOSAH SPOJENECKÝCH DOPROVODNÝCH STÍHAČEK

376 čtyřmotorových bombardérů odstartovalo
315 doletělo na cíl
60 sestřeleno
více než 100 v průběhu bombardování poškozeno

nasazeno zhruba 300 německých stíhaček a stíhacích bombardérů
asi 25 německých letadel ztraceno


OBJEM SVRŽENÝCH BOMB (v tisících tunách)
STRATEGICKÉ BOMBARDOVÁNÍ V EVROPĚ
VOJENSKÁ ZAŘÍZENÍ A NÁMOŘNÍ CÍLE
DOPRAVA
VE DNE
AAF
V NOCI
RAF
MĚSTA
LETECKÝ PRŮMYSL A LETECKÁ STANOVIŠTĚ
PRŮMYSL POHONNÝCH HMOT
SPECIÁLNÍ PRŮMYSL
120
110
100
90
80
70
60
50
40
30
20
10
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 1 2 3 4
1942
1943
1944


Dodávky letadel
Me–109 a FW–190
výrobním a opravárenským
průmyslem
Štáb stíhacího letectva
Nálety USAAF
generál Milich
generál Udet
10000
9500
9000
8500
8000
7500
7000
6500
6000
5500
5000
4500
4000
3500
3000
2500
2000
1500
1000
500
1940
1941
1942
1943
1944

Prameny:

Werner Baumbach: Zu spät? - Dürer Verlag, Buenos Aires

Günther Bloemertz: Dem Himmel am nächsten - H. M. Hieronimi, Bonn

Werner Boss: Gespräche mit Hermann Gdring - Chr. Wolff, Flensburg Hamburg

Pierre Clostermann: Die grosse Arena - Alfred Scherz Verlag, Bern

Dwight D. Eisenhower: Amtlicher Bericht des Alliierten Oberbefehlshabers fair Europa über den Einsatz der Luftwaffen des alliierten Expeditionskorps während der Zeit vom 6. Juni 1944 bis 8. Mai 1945, Interavia Bern

Fritz von Forell: Mdlders - Sirius Verlag, Salzburg

J. F. C. Fuller: Der II. Weltkrieg 1939-45 - Humboldt-Verlag, Stuttgart

Guy Gibson: Enemy Coast Ahead - Circulo de Aeronautica, B' Aires

William Wister Haines: Command Decision - Circulo de Aeronautica, B' Aires

Will Heilmann: Alarm im Westen - Verlag L. Leberecht, Waiblingen/Württ.

Winston Churchill: Memoiren - J. P. Toth Verlag, Hamburg

Ralph Ingersoll: Top Secret - Harcourt, Brace and Co., New York

Albert Kesselring: Soldat bis zum letzten Tage - Athenäum Verlag, Bonn

Heinz Knoke: Die grof3e Jagd - Verlag C. Btisendahl, Rinteln

Eitel Lange: Der Reichsmarschall im Kriege - Curt E. Schwab, Stuttgart

B. H. Liddell Hat: Die Verteidigung des Westens - Europa Verlag, Konstanz-Zurich, Wien

B. H. Liddell Hart: Jetzt diirfen sie reden - Stuttgarter Verlag GmbH., Stuttg

Wilfred v. Oven: Mit Goebbels bis zum Ende - Dürer-Verlag, B'Aires

Pierre Paquier: La Bataille Aérienne d'Angleterre - Charles Lavauzell & Cie, Paris

Carlos Washington Pastor : Interceptión - Circulo de Aeronautica, Buenos Aires

Enrique Pavon Pereyra: Perón - Ediciones Espino, Buenos Aires

Dr. Karl Ploetz: Auszug aus der Geschichte - A. G. Ploetz-Verlag, Bielefeld

H. J. Rieckhoff:~ Trumpf oder Bluff? - Interavia, Genf

Hans Rumpf.- Der hochrote Hahn - E. S. Mittler & Sohn, Darmstadt

Sbírky dokumentů: HQ Army Air Forces: Defeat - Circulo Aeronautica, B' Aires

Britská vláda: Roof over Britain

Vláda USA: Estudio Estadouniense sobre el Bombardeo Estrategico

Wesley Frank Craven + James Lea Cate: The Army Air Forces in World War II, sv. 1-3

Alexander P. de Seversky: Entscheidung durch Luftmacht - Union Deutsche Verlagsgesellschaft, Stuttgart

Alfons Schertl: Am Himmel blieb keiner - Olympia-Verlag, Niirnberg

Milton Schulman: Die Niederlage im Westen - C. Bertelsmann, Giitersloh

Hans Speidel: Invasion 1944 - Rainer Wunderlich Verlag Hermann Leins, Tiibingen und Stuttgart

Siegfried Westphal: Heer in Fesseln - Athen~um Verlag, Bonn

Desmond Young: Rommel - Limes Verlag, Wiesbaden

OBSAH

Paměti
německého stíhacího esa

Adolf Galland je bezesporu žijící
leteckou legendou. Patřil nejen k předním stíhacím esům
německé luftwaffe, ale i k jejím vysokým štábním
důstojníkům. Toto jeho výjimečné postavení
se odráží i v jeho pamětech, které nejen vzrušujícím
způsobem vyprávějí o vzdušných soubojích
ale přinášejí i dosud málo známá fakta o praktikách
nejmocnějších mužů nacistického Německa.
Tím má tato kniha místo jak v knihovnách
obdivovatelů napínavých příběhů, tak
i u příznivců historické četby.

NAKLADATELSTVÍ
X-egem